Modell Eisen Bahner

ISSN 0026-7422 1/91 DM 2.50

Hannover – Berlin

Schnellbahn im Projekt

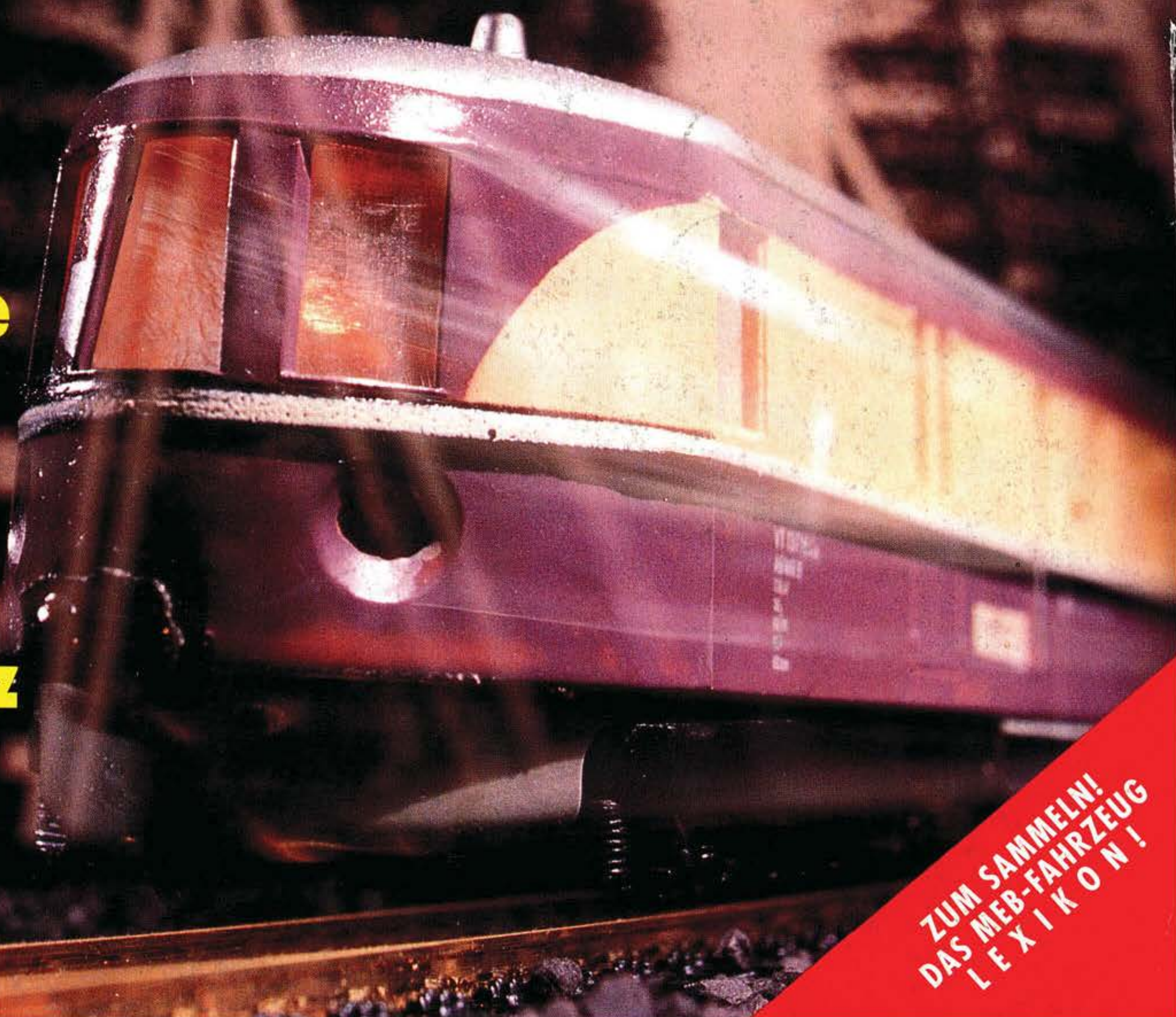
MEB im Januar

Obus in Eberswalde

Winter in Schiebok

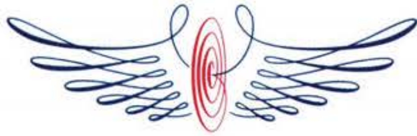
DR-Lok in der Schweiz

Museum in Mansfeld

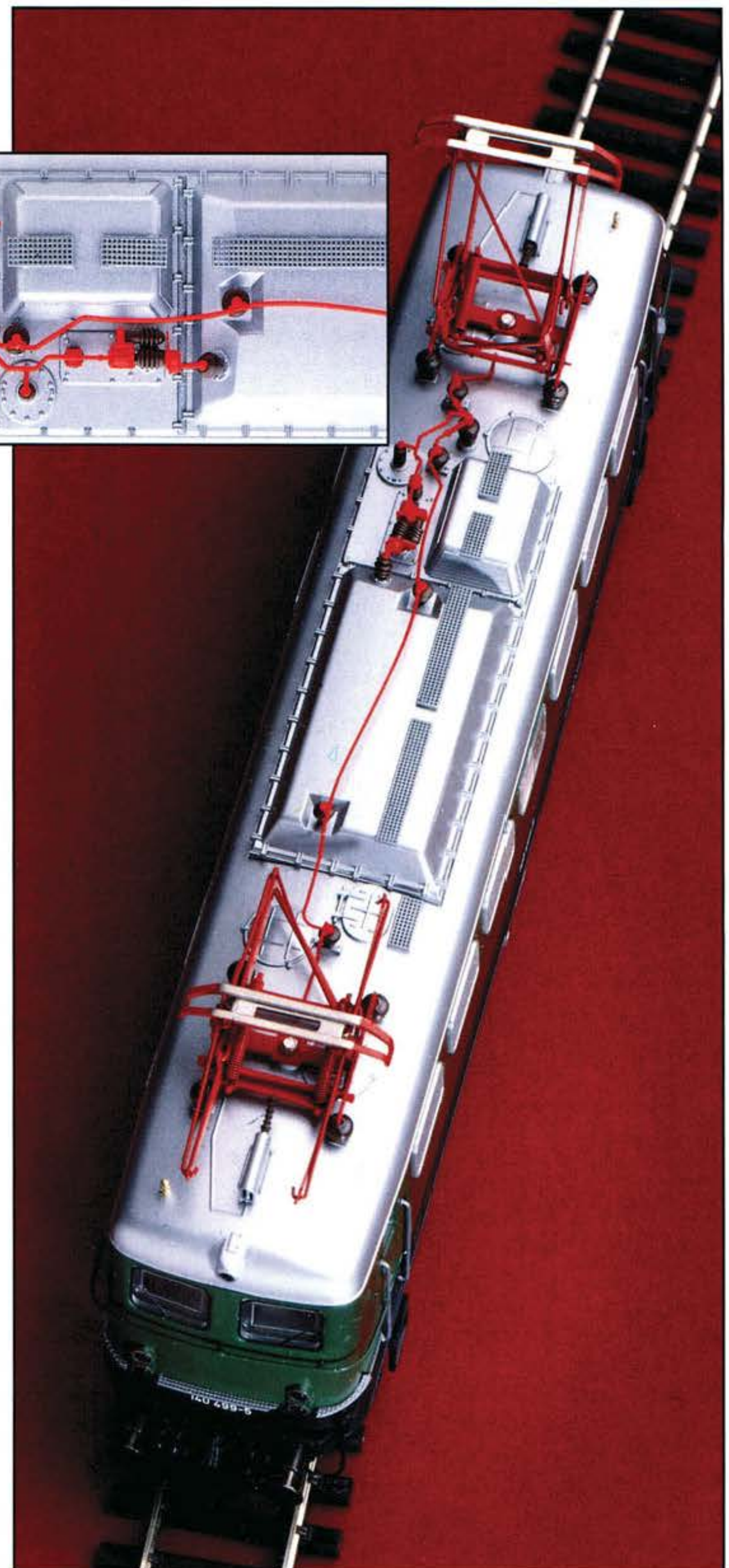


ZUM SAMMELN! DAS MEB-FAHRZEUG LEXIKON!

Wir sind wieder da!



LILIPUT



Totgeglaubte leben länger. Nach diesem Motto stellt sich Liliput mit besseren Modellen und innovativen Ideen den hohen Erwartungen des Marktes. Wir arbeiten von nun an mit den Modellbau-Profis von herpa zusammen. Deren Modellfahrzeuge haben im HO-Maßstab in vielerlei Hinsicht Maßstäbe gesetzt. Diese Qualitätsmaßstäbe werden jetzt auch auf die Produktion von Liliput Modelleisenbahnen übertragen. Dafür verbürgen sich herpa und Liliput gemeinsam. Das herpa-Qualitätssiegel und eine jeder Verpackung beiliegende Garantie-Urkunde mit umfassenden Leistungen symbolisieren die hohen Ansprüche, welche wir an unsere Produkte stellen.

Ein Beispiel für die erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen herpa und Liliput ist die Güterzug-Lokomotive, Baureihe 140 der Deutschen Bundesbahn (Epoche IV).



Garantie-Urkunde 32500
(nur gültig mit Händlerstempel)

LILIPUT

12 Monate Garantie
ab Kaufdatum

Dieses Modell wurde mit fortschrittlichsten Fertigungsverfahren nach herpa-Qualitätsrichtlinien hergestellt und sorgfältigen Prüfungen unterzogen. Sollte bei sachgemäßer Behandlung innerhalb von 12 Monaten dennoch ein Schaden auftreten, senden Sie das Modell bitte zusammen mit der Garantie-Urkunde an den Generalvertreter Ihres Landes. Die Garantie umfaßt nach unserer Wahl und unter Ausschluß weitergehender Ansprüche:

- die kostenlose Beseitigung eventueller Störungen
- den kostenlosen Ersatz der schadhaften Teile und
- die damit verbundenen Service-Leistungen

Die Garantie entfällt, wenn der Schaden durch unsachgemäße Handhabung verursacht wurde.

GEPRÜFTE QUALITÄT herpa MIT GARANTIE

Die komplette Dachpartie wurde vollständig überarbeitet. Neue Stirnleuchten, neue Einstiegsluken und Dachaufsätze sowie als besonderen Leckerbissen eine Dachstromleitung in bisher nicht dagewesener Detailliertheit. Es werden sechs (!) verschiedene Isolatoren, die alle den Originalen entsprechen, zur Befestigung verwendet. Der Durchmesser des Stromleiters beträgt jetzt 0,4 mm. Dabei ist es uns erstmals gelungen, ein so filigranes Teil aus Kunststoff zu fertigen. Dafür wurde ein spezielles Material verwendet, daß ebenso reißfest wie flexibel ist. Dies wird erst durch langjährige Erfahrung und den Einsatz modernster Fertigungsmethoden möglich. Dabei ist zu erwähnen, daß alle Teile nur gesteckt oder gerastet sind, was vor allem die Umbaufreunde interessieren wird. Wer genau hinsieht, wird erkennen, daß die Laufstege des Daches nun dem Vorbild entsprechen.



Wir ließen es aber nicht bei rein optischen Verbesserungen bewenden. Auch die Antriebsmechanik wurde verfeinert. So entspricht nun die Modellgeschwindigkeit bis auf maximal +10% dem Original und das Fahrverhalten der Lokomotive konnte verbessert werden.

Diese Lokomotive bildet den Anfang einer neuen Generation von Liliput-Modellen. Über das Lieferprogramm 1990 informiert Sie gern Ihr Spielwaren-Fachhändler. Hier finden Sie auch den neuen Katalog der Liliput-Collection 90/91.

Noch einfacher ist es, wenn Sie den nebenstehenden Coupon ausschneiden und an uns einsenden. Den neuen Katalog erhalten Sie dann umgehend per Post.



FRITZ WAGENER
Gesellschaft m.b.H.

Fritz Wagener GmbH • Leonrodstraße 46 • 8501 Dietenhofen

Coupon ausschneiden und einsenden an
Fritz Wagener GmbH, Leonrodstraße 46, 8501 Dietenhofen

Name

Straße

Ort

Geburtsdatum

Schmalspur Perspektiven



Sie sind unter uns Eisenbahnfreunden in aller Munde: die dampfbetriebenen Schmalspurbahnen der Deutschen Reichsbahn. Hoffnungsvolles ist zu vermelden: Auf dem Zittauer Netz sind umfangreiche Bauarbeiten am Oberbau beendet, zwischen Freital-Hainsberg und Kurort Kipsdorf ist unlängst der Fahrplan wesentlich verbessert worden. Auf der Radebeuler Schiene soll ab Juni 1991 sogar ein Zwei-Stunden-Takt-Fahrplan eingeführt werden. Neue Kessel und andere Ersatzteile für die Dampflokomotiven sind ebenfalls im Gespräch. Das jahrelange Schlamassel um die Technikdenkmäler scheint überwunden. Doch der Schein trügt. Erinnern wir uns:

1973 wurden sieben Schmalspurbahnen vor allem zum Zwecke der Naherholung in das langfristig zu erhaltende Nebenbahnnetz der Deutschen Reichsbahn übernommen. Wenig später kam eine achte Bahn hinzu. Der Wahrheit zur Ehre: Die Erhaltung der am stärksten frequentierten Schmalspurbahnen war im Hinblick auf die bereits damals nicht mehr intakte Infrastruktur des ex-Landes DDR ein willkommener Anlaß, die ursprünglich vorgesehene Übernahme der Transportaufgaben aller dieser Bahnen durch den Kraftverkehr zumindest in die Länge zu ziehen. Denn schon in den 70er Jahren lebte man ob der Planwirtschaft mit den begrenzten Kapazitäten für den Einsatz von neuen Omnibussen und Lastkraftwagen und dem Ausbau des Straßennetzes von der Hand in den Mund. Ob wir es wahrhaben wollen oder nicht; der Mißerfolg wurde in der Öffentlichkeit eine Erfolgsmeldung: Schmalspurbahnen bleiben bestehen. Daß es dennoch ein Erfolg würde, haben wohl nur wenige Wirtschaftsexperten erkannt. Die Schmalspurbahnen in Sachsen, im Harz und an der Ostsee fuhren weiter. Teilweise gingen Oberbauererneuerungsarbeiten einher mit einem groß angelegten Modernisierungsprogramm für den Wagenpark – nachdem die Wirtschaftskraft nicht ausreichte, bereits in Bulgarien bestellte moderne Reisezugwagen auch zu kaufen.

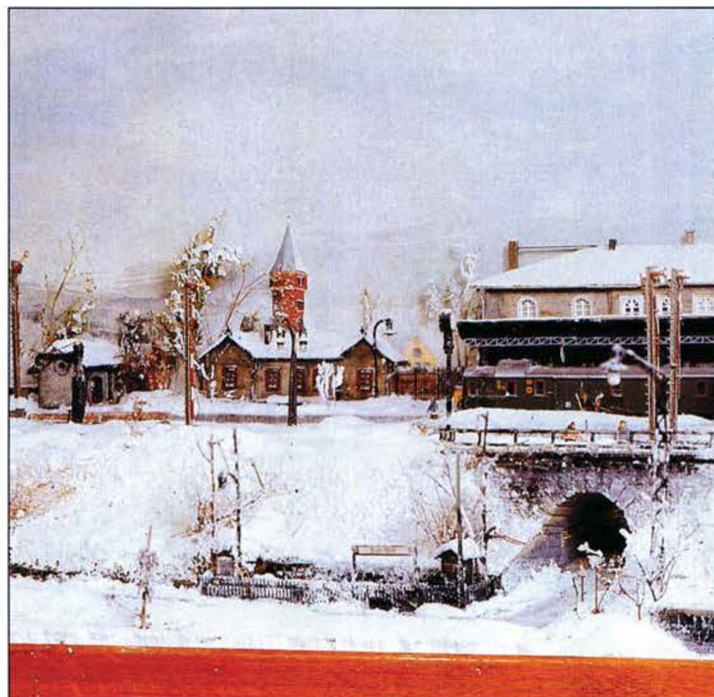
Mitte der 80er Jahre wurde die Lage zunehmend ernster. Das Raw Görlitz sah sich außerstande, die erforderliche Anzahl von Dampflokomotiven vorzuhalten, obwohl die Verlegung der Gütertransporte auf die Schiene auch an den Schmalspurbahnen nicht vorüberging und sogar zum Wiederaufbau des Streckenabschnittes Straßberg – Stiege der Selketalbahn zwang. Nun sollte verdieselt werden. Den Anfang machte man bei den Harzbahnen – das Ergebnis ist zur Genüge bekannt. Der Begriff Traditionspflege – 1973 hoch gepriesen – wurde möglichst vermieden, ging es um die Schmalspurbahnen. Inzwischen gibt es die DDR nicht mehr, und die Existenz der Deutschen Reichsbahn ist nur noch eine Frage der Zeit. Das künftige gesamtdeutsche Staatsbahnunternehmen wird so gut wie kein Interesse zeigen, die jährlich 30 Mill. DM Verlust einfahrenden Schmalspurbahnen in Gänze zu übernehmen.

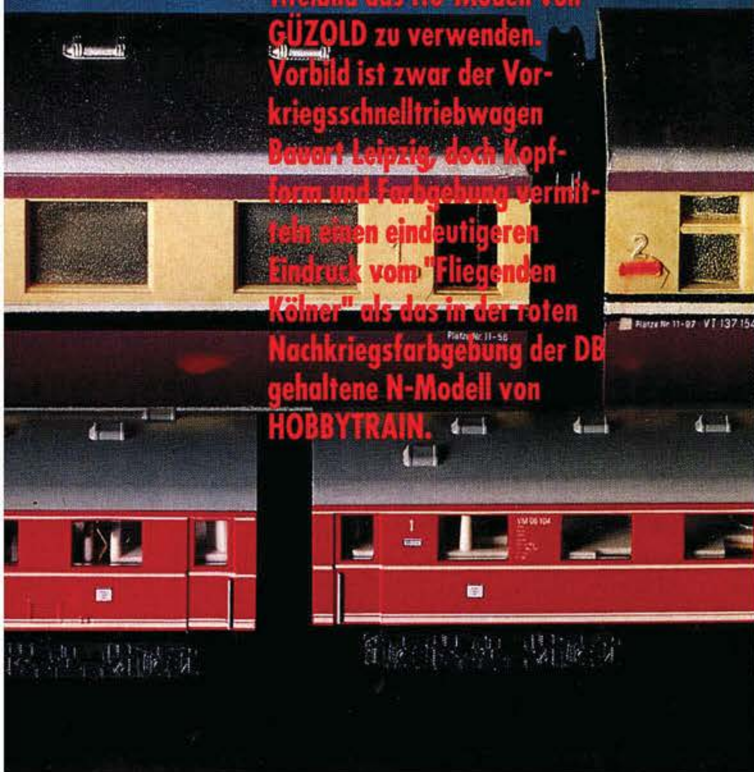
Umso mehr ist es zu begrüßen, daß die Deutsche Reichsbahn erste Gedanken zur Privatisierung der Schmalspurbahnen gefaßt hat. Hier sind die Kommunen, sind andere Geldgeber gefragt. Man stelle sich vor: Der Molli oder der Rasende Roland als landeseigene Betriebe von Mecklenburg-Vorpommern! Die zuständige Hauptwerkstatt für die Lokomotiven könnte im Mansfelder Land (siehe Seite 36 dieses Heftes), für die Wagen weiter in Perleberg sein. Attraktive Touristikprogramme rund um die Schmalspurbahnen würden Arbeitsplätze schaffen, würden dem Fremdenverkehr zu neuem Leben erwecken. Freilich werden solche Perspektiven nicht vom Himmel fallen. Hier ist ein Miteinander zwischen dem jetzigen Betriebsführer, der Deutschen Reichsbahn, den Ländern und Kommunen gefragt. In Vereinen organisierte Eisenbahnfreunde können sich in Sachen Traditionspflege als unentbehrliche Helfer erweisen. Gute Beispiele dafür gibt es in Radebeul ebenso wie in Freital-Hainsberg und im Ostseebad Kühlungsborn.

Wolf-Dietger Machel

Wolf-Dietger Machel

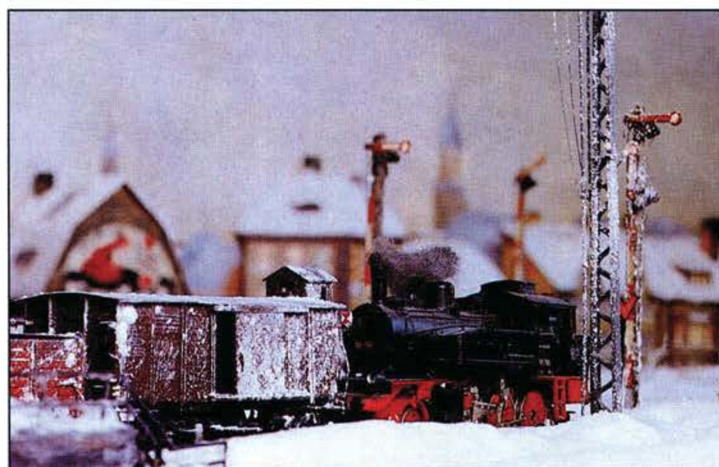






Verblüffenderweise sind moderne Modelle des legendären "Fliegenden Hamburger" und des "Fliegenden Kölner" selten. Wir haben uns daher entschieden, für unser Titelbild das H0-Modell von GÜZOLD zu verwenden. Vorbild ist zwar der Vorkriegsschnelltriebwagen Bauart Leipzig, doch Kopfform und Farbgebung vermitteln einen eindeutigeren Eindruck vom "Fliegenden Kölner" als das in der roten Nachkriegsfarbgebung der DB gehaltene N-Modell von HOBBYTRAIN.

Foto und Titelfoto: S. Frerichs, Bremen



Reisezugwagen-Verschnitt — 21

Gepäckwagen kann man auf der Anlage nie genug haben. Daß mit Hilfe handelsüblicher TT-Modelle zwei- und dreiachsige Packwagen auf einfache Weise herzustellen sind, belegt der vierte Teil unserer Serie.

DR - Lokomotiven in der Schweiz — 23

In den letzten Monaten sorgte der Einsatz von zwei elektrischen Lokomotiven der DR bei der Schweizer Südostbahn für Aufsehen. Wie es zu diesem Einsatz kam und was hinter den Kulissen geschah, berichtet Alfred Buchmann-Grahl.

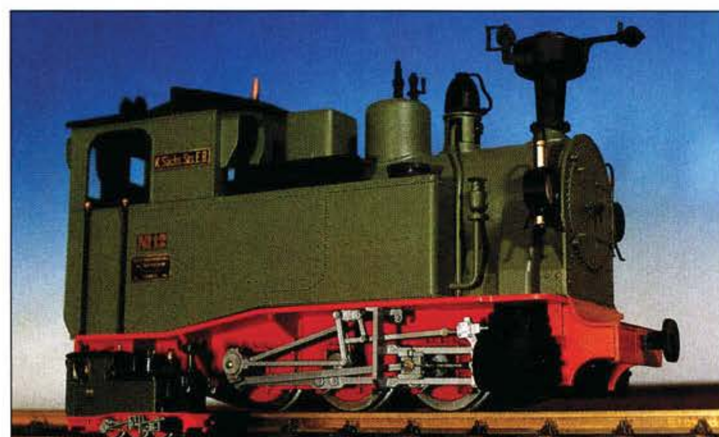


Gestern – heute – morgen — 35

Die legendäre Schmalspurbahn im Mansfelder Land ist 110 Jahre alt. Sie war eine Werkbahn, die nicht fotografiert werden durfte. Jetzt ist sie eine Museumsbahn geworden. Und: Der zugehörige Werkstattbereich bietet eine genau auf den Bedarf von Museumsbahnen zugeschnittene leistungsfähige Reparatur- und Neubaukapazität an.

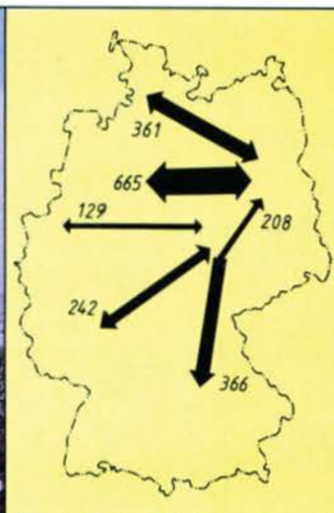


R U B R I K E N



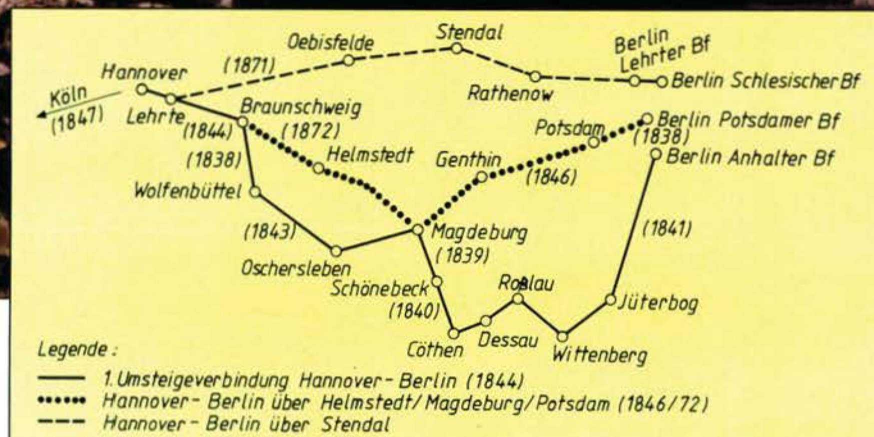
Extreme Nenngrößen — 37

Zwischen den 32 mm der Nenngröße II_e und den 9 mm der $H0_e$-Bahn liegen die Extreme des Produktionsprofils der Firma technomodell. Und Profil hat jedes der liebenswerten sächsischen Schmalspurmodelle aus der Dresdner Mechanikerwerkstatt. Ein Firmenportrait.



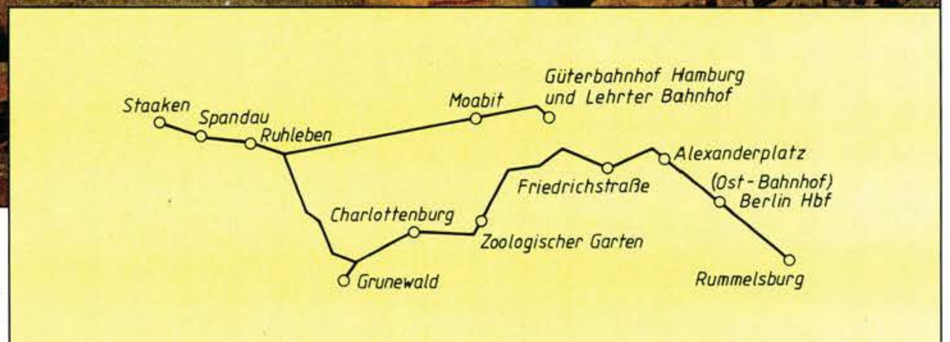
im Jahre 2010, bezogen auf
Quelle: DR/DB

Mobilität ist eine der charakteristischen Eigenschaften des 20. Jahrhunderts. Der Pkw bietet ideale Voraussetzungen, zu jeder Zeit bei individueller Festsetzung des Fahrweges von Haustür zu Haustür zu reisen, ein enges Flugnetz ermöglicht das schnelle Überwinden weitester Entfernungen über den gesamten Globus. Nur die Eisenbahn war auf der Strecke geblieben.



Oben: Situation in Staaken: Rechts das S-Bahngleis mit Bahnsteig, links die Fernbahn Richtung West
Links: Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes zwischen Berlin und Hannover (Eröffnungsjahre) ***Quelle: DR/DB***

Im Zug der Zeit



Oben: Lehrter Bahn: Freie Strecke
Rechts: Streckenübersichtskarte Berlin (Auszug)
Quelle: DR/DB





Oben: Lehrter Bahn: Bahnhof Miesterhorst
Unten: Oebisfelde, Blick vom westlichen Bahnhofsende in Richtung Ost: Rechts der Interzonenbahnsteig Magdeburg – Oebisfelde – Hannover

Bereits vor 150 Jahren festgelegt, galten die starren Schienenstränge bis in die Mitte unseres Jahrhunderts als unabänderlich. Technische Rekordgeschwindigkeiten lagen knapp über 200 km/h. Die Möglichkeiten des Systems Rad/Schiene haben sich in den letzten 40 Jahren enorm erweitert. Ein Ergebnis dieser neuen Gegebenheiten ist die Hochgeschwindigkeitstrasse von Hannover über Kassel nach Würzburg. Am 2. Juni 1991 soll der fahrplanmäßige Betrieb mit 250 km/h Regelgeschwindigkeit aufgenommen werden.
Ein weiteres Projekt ist die Schnellbahn Hannover–Berlin.

Schnelle Trasse schon immer

Als 1863 der Bau einer Eisenbahn von Berlin über Rathenow, Tangermünde, Gardelegen nach Lehrte ins Gespräch kam, führten die Initiatoren als Hauptargument die schnelle Ost-West-Verbindung zwischen Preußens Hauptstadt und den preußischen Rheinlanden ins Feld. Die sich anschließenden vierjährigen Verhandlungen waren zäh, denn die Berlin-Potsdam-Magdeburger wie die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaften wehrten sich mit viel Energie gegen die Konkurrenz.
Die Zentralinteressen des Staates siegten. Am 12. Juni 1867 wurde die Konzession zum Bau und Betrieb dieser fast eben verlaufenden und nur wenige, große Krümmungsradien aufweisenden Strecke erteilt, allerdings mit dem Kompromiß, Tangermünde aus- und Stendal anzuschließen. 1868 begannen die Bauarbeiten. 1869 entstand der Lehrter Bahnhof in Berlin.
Am 1. November 1871 konnte der durchgängige Güterverkehr und am 15. Februar 1872 der Reiseverkehr zwischen Berlin und Lehrte (Hannover) aufgenommen werden. Schon wenige Monate später, am 1. Juni 1872, fuhr von Berlin nach Hannover der schnellste Expreßzug des inzwischen gegründeten Deutschen Reiches. Er erzielte eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h. Ab 1904 betrug sie hier 120 km/h. Versuche mit der preußischen Schnellzuglokomotivgattung S 7 ergaben auf längeren Streckenabschnitten 143 km/h.
Nach dem Ersten Weltkrieg veranlaßte die nunmehr gegründete Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft den weiteren Ausbau der Lehrter Bahn. Zwischen 1923 und 1926 entstand eine neue Elbbrücke, die nunmehr 120 km/h zuließ.
In der Mitte der 30er Jahre begann der Siegeszug der Schnelltriebwagen. Die Bauart Köln mit 160 km/h Spitzengeschwindigkeit war als »Fliegender Kölner« rasch in aller Munde und nahm 1939 mit 133,4 km/h Reisegeschwindigkeit den heutigen Slogan »Fast so schnell wie das Flugzeug« vorweg.
Mit Beginn des Zweiten Weltkrieges fuhren die Triebwagen wegen der verhängten Treibstoffsperre auf die Abstellgleise. Der Lehrter Bahnhof in Berlin wurde ein Ziel von Brand- und Sprengbomben. Nicht besser verlief die Nachkriegsgeschichte der einstigen Rennbahn: Abbau des zweiten Gleises von Staaken bis Oebisfelde, Stillegung des zerstörten Lehrter Bahnhofs, behelfsmäßige Instandsetzung der Brücken bei Wustermark (Oder-Havel-Kanal), Hämerten (Elbe) und Oebisfelde (Mittellandkanal). D-Züge zwischen Hannover und Berlin fuhren von Stund an über Helmstedt, Magdeburg, Potsdam, und über die einst schnellste Trasse zuckelten zunächst Kohlezüge in Richtung Berlin, hernach Leergüterzüge aus Berlin in Richtung Hannover. In den 50er Jahren richtete die DR eine Eilzugverbindung, zeitweilig mit Triebwagen, zwischen Berlin und Stendal ein, die in einigen Fahrplanabschnitten auch bis Oebisfelde geführt wurde. Für einen Zuglauf von Leipzig nach Köln über Magdeburg und Hannover wurde Oebisfelde 1954 Grenzübergangsbahnhof.

Sinneswandlungen

Bis vor wenigen Jahren hatte die verkehrspolitische Führung der DDR kein Interesse am Ausbau der Lehrter Bahn. Das Transitabkommen vom 3. Juni 1972, der Verkehrsvertrag vom 18. Oktober 1972 und das Eisenbahngrenzübereinkommen vom gleichen Tag hatten zum Inhalt, daß täglich fünf internationale Schnellzugpaare mit Abgangs- und Endbahnhöfen außerhalb der DDR und der BRD beide Staaten verbanden; ferner verkehrten 16 Schnellzugpaare zwischen Berlin und der BRD und 14 Züge zwischen der DDR und der BRD. Für die Verbesserung der Transitwege auf Schienen, Wasser und Straßen zahlte Bonn in den Jahren 1975, 1978, 1980 und 1985 insgesamt 2,4 Milliarden DM und zusätzlich von 1980 bis 1989 eine

jährliche Transitpauschale von 525,5 Millionen DM.
Um vor allem zeitliche Verbesserungen im Eisenbahnverkehr zwischen dem Bundesgebiet und Berlin zu erzielen und um die stark strapazierte Verbindung Berlin– Magdeburg im Binnenverkehr zu entlasten, nahmen die Regierungen beider deutscher Staaten im September 1987 erneut Verhandlungen auf. Dabei kam die Sprache auch auf eine mögliche Schnellbahnverbindung. Für die Wahl einer Trasse über Stendal sprach, daß sie eine ideal gerade Führung hat, nur geringe zusätzliche Flächen beansprucht, daß sie kurz und damit schnell herstellbar ist. In die im Herbst 1988 begonnenen technischen Vorgespräche waren die Westberliner Streckenteile eingeschlossen.
Die Verhandlungen erhielten 1989 durch die Novemberereignisse einen derartigen Schub, daß am 28. Juni 1990 in Bonn von den beiden Verkehrsministern Zimmermann (BRD) und Giptner (DDR) die Grundsatzvereinbarung zum Bau der Schnellbahnverbindung Hannover–Berlin über Oebisfelde–Stendal unterzeichnet werden konnte. Ziel ist es, den Betrieb Mitte 1997 aufzunehmen.

Das Projekt

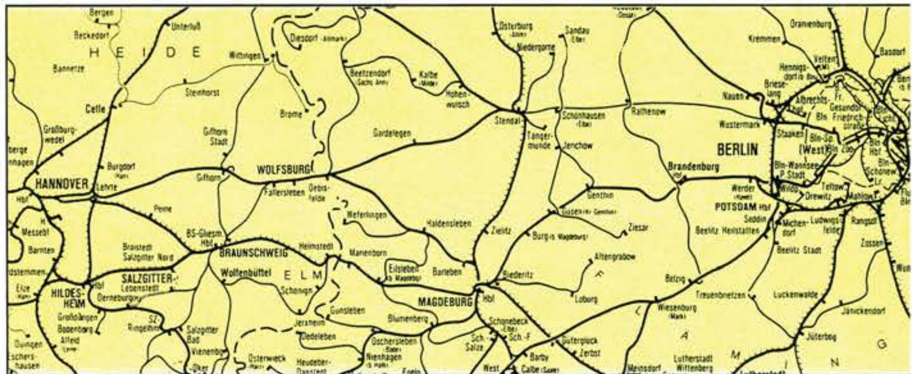
Die Grundkonzeption sieht vor, die heute eingleisige Strecke um eine zweigleisige Hochgeschwindigkeitstrasse zu erweitern. Das bestehende Gleis (Stammstrecke) soll auf 120 km/h ausgebaut und elektrifiziert werden. Nach den derzeitigen Vorstellungen sollen die Züge in Berlin in der Abstellanlage Rummelsburg beginnen und enden. Halt für die Fahrgäste gibt es in Hauptbahnhof, Friedrichstraße und Zoo; ein eventueller weiterer Halt in einem neu zu bauenden Bahnhof Spandau ist in die Überlegungen einbegriffen. Für diesen Streckenabschnitt durch die Innenstadt sind 60 km/h vorgesehen; von Spandau bis Staaken soll sich die Geschwindigkeit auf 160 km/h erhöhen.
Der Abschnitt Hauptbahnhof-Spandau wird zweigleisig, der Abschnitt Spandau-Staaken dreigleisig ausgebaut und durchgehend elektrifiziert.
Im weiteren Verlauf gen Westen ist das erste größere Hindernis Stendal. Einmal wollen die Stendaler an das Schnellnetz angeschlossen werden, zum anderen befürchten sie Lärm und sonstige Belastungen. Ein Kompromiß sieht vor, Stendal mit der Schnellbahntrasse zwischen Hämerten und Möhrigen südlich zu umgehen und dabei die Strecke Magdeburg–Stendal–Wittenberge zu kreuzen. Stendal wäre dann über die Stammstrecke mit dem Schnellnetz verknüpft. Bei einem späteren weiteren Netzausbau ist in diesem Raum auch die Anbindung in Richtung Hamburg und Bremen über Uelzen denkbar.
Ein ähnliches Dilemma schält sich im Raum Hannover heraus. Hier gibt es Interessen, die Hochgeschwindigkeitszüge in Wolfsburg halten zu lassen. Im weiteren Verlauf von Lehrte bis Hannover ist die Streckenführung durch die Gegebenheiten so eng, daß es schwierig wird, die Züge mit der vollen Geschwindigkeit fahren zu lassen. Ohne bauliche Maßnahmen sind derzeit 140 km/h möglich. Es wäre denkbar, zur Wahrung des Fahrzeitgewinns einen Teil der Züge über eine Umfahrung von Hannover direkt auf die Schnellbahntrasse in Richtung Würzburg zu leiten.
Wie dem auch sein wird: Hannover bietet dem Reisenden im Schnellverkehrsnetz nicht allein Anschluß an die westlichen und südlichen Bundesländer. Die Schnellbahn Berlin–Hannover hat internationalen Charakter. Sie verlängert die Ost-West-Magistrale über die bereits im fortgeschrittenen Planungsstadium befindliche Verbindung Hannover–Köln– Brüssel einerseits durch den Ärmelkanaltunnel bis auf die britischen Inseln und andererseits bis Warschau mit denkbaren Weiterführungen nach Moskau, Kiew und Leningrad. Hierfür gibt es allerdings noch keine offiziellen Planungen.

Fahrpläne

Schneller als das Auto - fast so schnell wie das Flugzeug: Staus im Luftraum und auf den Straßen, zeitaufwendige Zu- und Abfahrten zu den Stadtrandflugplätzen lassen im Entfernungsbereich zwischen 150 und 500 Kilometer den Werbespruch für die Eisenbahn rasch zur Realität werden, wenn man die Fahrzeiten des Schienenhochgeschwindigkeitsverkehrs betrachtet und zusätzlich in die Rechnung einbezieht, daß die Bahn vom Zentrum ins Zentrum fährt.
Die geplanten Fahrzeiten von Zoo bis Staaken mit Halt in Spandau betragen 13, ohne Halt neun, von Staaken bis Oebisfelde 43,



Lehrter Bahn: Elbübergang bei Hämerten



Oben: Streckenübersichtskarte Berlin – Hannover (Auszug) *Quelle: DR/DB*
Unten: Kursbuch Deutsche Reichsbahn, 30. September 1990 bis 1. Juni 1991

750, 752
(elektrifizierte Strecke Berlin-Wustermark)

750 Berlin–Stendal–Oebisfelde

km	Rbd Berlin	Zug Nr	9400	9404		9406				9412	E 540	9416			9420	E 544	943
			2)								1.2. 2)					1.2. R	
0,0	Bln-Schönew. ✕ Gv 160	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	7.51	...	...	...	...	12.51	...
9,8	Flugh Berlin-Schönefeld		...	...	...	..	...	...	...	...	8.07	...	...	...	...	13.07	...
47,8	Potsdam Hbf ✕		...	...	...	...	...	...	...	...	8.41	5	...	...	5	13.48	...
	Wustermark Rangierbf 131	ab	1.21	4.27	...	6.10	...			8.51		11.00			12.40		14.2
72,0	Wustermark 125, 131, 132	an	1.26	4.32	...	6.15	...			8.56	9.04	11.05			12.46	14.12	14.3
		ab	1.27	4.33	...	6.16	...	...	...	8.57	9.16	11.05	..	...	12.54	14.24	14.3
76,8	Neugarten Rbd Magdebg		1.34	4.43	...	6.23	...	...	...	9.04		11.12	..	...	13.00		14.3
84,9	Groß Behnitz		1.42	4.49	...	6.31	...	...	...	9.13		11.22	...	...	13.08		14.4
93,8	Buschow (Kr Rathenow)		1.56	5.06	...	6.41	...	...	...	9.23		11.32	...	...	13.17		14.5
101,9	Nennhausen		2.05	5.19	...	6.50	...	...	...	9.33		11.40	...	...	13.30		15.0
111,5	Rathenow ✕ 704	an	2.19	5.31	...	7.08	...	...	...	9.43	9.52	11.52		...	13.41	15.00	15.1

km		Zug Nr	9402			9436	16375		9410					9418			
			2														
115,5	Rathenow ✕ 704	ab	4.30	5.33	...	7.14	...	...	9.15	...	9.54	12.11	...	13.04	...	15.02	15.2
120,0	Großwudicke		4.39	5.42	...	7.25	...	...	9.24	...		12.20	...	13.13	...		15.2
127,1	Schönhauser Damm		4.48	5.51	...	7.33	2	...	9.32	...		12.29	...	13.21	..		15.3
132,9	Schönhausen (Elbe) 706		4.55	5.58	...	7.39	8.38	...	9.39	...		12.42	...	13.28		15.23	15.4
137,7	Hämerten		5.02	6.06	...	7.47	8.45	...	9.46	...		12.49	...	13.36	...		16.1
145,7	Stendal ✕ 752, 757, 770	an	5.11	6.14	...	7.55	8.54	...	9.55	...	10.27	12.58	...	13.45	...	15.39	16.1

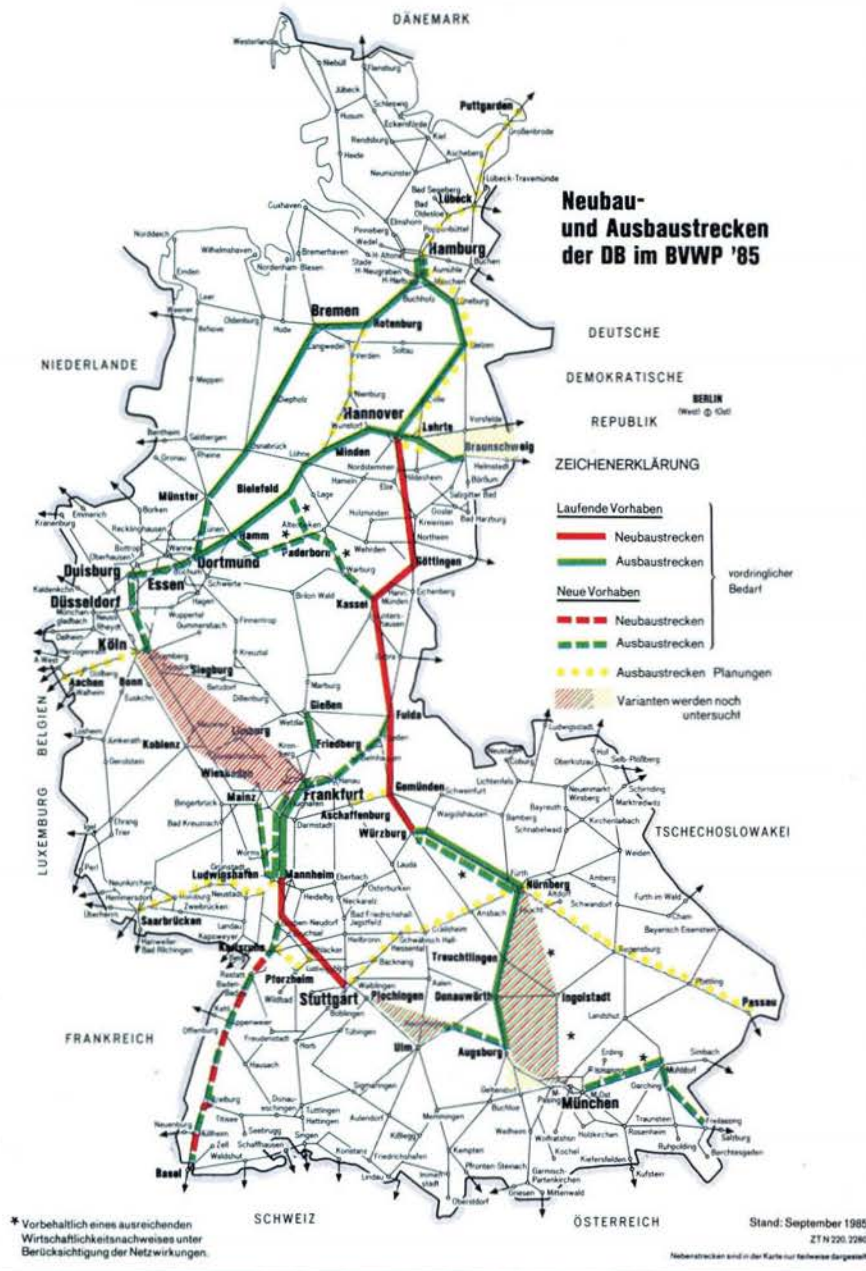
km		Zug Nr		9422	E 2142		D 1446	9408			9414		D 442	9428		9424	
				1	1.2.		1.2.						1.2. R				
145,7	Stendal ✕ 752, 757, 770	ab	6.05	6.40	7.33	...	9.05	9.10	...	...	10.33	13.24	13.50	14.06	...	15.59	...
152,6	Möringen (Altm)		6.13	6.48	Stendal –	...	Leipzig –	9.21	...	...	10.41	13.32	Dresden –	14.15	...	16.07	...
158,4	Vinzelberg		6.19	6.55	2)	...		9.27	...	...	10.47	13.39		14.40	...	16.13	...
162,2	Uchtspringe		6.28	7.04		...		9.45	...	...	10.56	13.47		14.48	...	16.21	...
172,5	Jävenitz		6.35	7.15		...		9.51	...	...	11.03	14.03		14.56	...	16.29	...
178,5	Gardelegen ✕	an	6.42	7.23	8.04	...	9.50	9.58	..	...	11.19	14.10	14.35	15.04	...	16.35	...
		ab	6.52	...	8.06	...	9.51	9.59	...	...	11.24	14.11	14.36	...	...	16.48	...
186,3	Solpke		7.01	...	Hannover	...	Köln	10.07	...	...	11.32	14.25	Köln	...	...	16.56	...
192,5	Mieste		7.08	...		...		10.17	...	...	11.48	14.32		...	...	17.03	..
198,7	Miesterhorst		7.14	...		...		10.25	...	...	11.47	14.45		...	...	17.10	...
208,3	Oebisfelde ✕ 763, 764	an	7.25	...	8.28	...	10.13	10.34	...	...	11.56	14.55	15.03	...	...	17.19	...

(Fortsetzung)	Zug Nr		3306	9434		E 546	9440	9442	E 548				9426	9454	945
						R 1.2. 1)		3)	1.2.						
Bln-Schönewelde ✕ Gv 160	ab	...	...	...	...	16.09	...	...	18.33	...	..	...	...	...	...
Flughafen Berlin-Schönefeld		...	...	...	...	16.26	...	5	18.49	...	...	...	...	...	...
Potsdam Hbf ✕		...	+ 15.08	...	...	16.59	...	17.43	19.29	...	...	...	3	...	...
Wustermark Rangierbf 131	ab			15.55	16.00			18.37						21.15	22.2
Wustermark 125, 131, 132	an	...	15.44	16.00	16.05	17.22		18.42	19.52	...	...	...	21.18	21.20	22.2
	ab	...	4	16.06		17.34	...	18.48	20.04	...	...	...	21.21	21.21	22.28
Neugarten (Rbd Magdeburg)		...	...	16.13			...	18.55		...	...	...	21.28	21.28	22.35
Groß Behnitz		...	...	16.22			...	19.04		...	...	...	21.37	21.37	22.45
Buschow (Kr Rathenow)		...	...	16.32			b17.58	19.18		...	...	...	21.46	21.46	22.54
Nennhausen		...	...	16.56			18.07	19.27		...	...	...	21.56	21.56	23.07
Rathenow ✕ 704	an	...	...	17.07		18.10	b18.17	19.39	20.40	...	...	...	22.07	22.07	23.19

	Zug Nr	9432		...	9438	...	...	...	...	9452	9452	
			...							1)		
Rathenow ✕ 704	ab	16.20	...	...	17.51	18.12	...	...	20.41	21.03	21.12	...
Großwudicke		16.29	...	...	18.01		...	...		21.13	21.22	...
Schönhauser Damm		16.38	...	...	18.11		...	...		21.22	21.31	...
Schönhausen (Elbe) 706		16.48	...	...	18.18	18.42	...	...	21.02	21.30	21.39	...
Hämerten		16.56	...	...	18.31		...	...		21.39	21.48	...
Stendal ✕ 752, 757, 770	an	17.05	...	...	18.41	18.57	...	...	21.18	21.48	21.57	...

	Zug Nr		E 2148	9432		9446 1)		9448	9450			
			1.2.			1.2.			1.2.			
Stendal ✕ 752, 757, 770	ab	17.13	17.37	18.06	...	19.33	...	20.36	21.32	22.25		...
Möringen (Altm)		17.22	Stendal—Bielefeld	18.15	...	19.41	...	20.44	21.40	22.34		...
Vinzelberg		17.29		18.21	...	19.48	...	20.50	21.47	22.41		...
Uchtspringe		17.39		18.31	...	20.02	...	20.59	21.55	22.51		...
Jävenitz		17.47		18.39	...	20.09	...	21.06	22.02	23.03		...
Gardelegen ✕	an	17.55	18.20	18.47	...	20.17	...	21.13	22.09	23.10		...
	ab	18.12	18.33	18.48	...	20.18	...	...	22.10	23.12		...
Solpke		18.21		18.57	...	20.25	...	...	22.18	23.21		...
Mieste		18.29		19.05	...	20.32	...	...	22.28	23.29		...
Miesterhorst		18.37		19.12	...	20.38	..	...	22.35	23.37		...
Oebisfelde ✕ 763, 764	an	18.48	18.58	19.23	...	20.48	...	...	22.45	0.00		...

Berlin-Oebisfelde
b 6 und 7
* nicht am 24. u. 31. XII.
1) auch am 24. u. 31. X
2) nicht am 25. XII. u. 1. I
3) nicht am 24., 25. 31. X und 29. III.
1 von Tangerhütte
2 von Sandau
3 von Nauen
4 nach Wittstock (Dosse)
5 von Bl. Spandau
+ Potsdam Stadt



von Oebisfelde bis Hannover mit Halt in Wolfsburg 45 Minuten.

Schnellbahn und Umwelt

Die Lehrter Bahn ist in ihrem 120jährigen Bestehen so in das Landschaftsbild eingewachsen, daß sie zu einem charakteristischen Teil geworden ist. Eine parallel geführte Schnellbahn indes verursacht selbst bei behutsamer Anschmiegung Eingriffe, die auf Mensch und Tier nicht ohne Einfluß bleiben und kompensiert werden müssen.

Als Beispiel diene das besonders diffizile Thema Großtrappe. Sie gilt als der schwerste flugfähige Vogel Europas und ist außer in Spanien nur noch im Raum Buschow/Nennhausen heimisch. Wenn auch die vorhandene Trasse dieses Gebiet von jeher durchschneidet und es durch die Eisenbahn bisher zu keinen Verlusten kam, sollen besonders sorgfältige Schutzmaßnahmen den Bestand nicht gefährden. Es ist vorgesehen, zu bestimmten Zeiten nicht zu bauen und die elektrischen Fahrleitungen abzuschirmen.

Links
So sollte nach dem Verkehrswegeplan von 1985 das Schnellverkehrsnetz der Deutschen Bundesbahn aussehen. Nunmehr hat der Bundesminister für Verkehr angewiesen, 1991 einen neuen Bundes-Verkehrswegeplan für die um fünf Länder vergrößerte Republik aufzustellen.
Quelle DB

Unten
Amtliches Deutsches Kursbuch, 15. Mai bis 5. Oktober 1935, mit Vorankündigung des FDt 16 und FDt 15
Sammlung Kuhlmann

Vorgaben für derartige Probleme hat das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz vom Februar 1990 fixiert. Unabhängig davon soll hier ausdrücklich festgestellt sein, daß die Bahn das umweltfreundlichste Verkehrsmittel ist. Unsere Behauptung stützt sich auf die Studie der PROGNOS AG Basel. Bezogen auf die gleiche Transportleistung entstehen beim Personentransport im Straßenverkehr 8,3mal so hohe Schadstoffmengen wie im Schienenverkehr. Bei Personentransporten wird im Straßenverkehr 3,5mal, im Güterverkehr sogar 8,7mal soviel Energie verbraucht wie mit der Bahn. Ebenfalls in deutlichem Vorteil ist die Bahn hinsichtlich des Lärms und des Flächenverbrauchs. Und da die Züge überwiegend mit Strom fahren, gibt es entlang der Trassen keine durch Abgase vergifteten Geländestreifen.

Was geschieht zur Zeit?

Gemäß Gesetz findet seit Juli des vergangenen Jahres das Raumordnungsverfahren durch die Landesbehörden von Brandenburg und Sachsen-Anhalt statt. In beiden Ländern lagen bis Jahresende 1990 die Planunterlagen aus. Gemeinden und Länder stimmten in dieser Phase ihre eigenen Verkehrs- und Strukturvorhaben mit denen der Bahn ab. Bestandteil des Raumordnungsverfahrens ist eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung.

Alle notwendigen Feinabstimmungen erfolgen in dem Mitte 1991 beginnenden Planfeststellungsverfahren. Mit dem Planfeststellungsbeschluß wird dann die rechtliche Voraussetzung für den Bau gegeben.

Für das Ausschreibungsverfahren, die Bauausführungsplanung und die Bauaufsicht ist die »Planungsgesellschaft Schnellbahn Hannover-Berlin« ins Leben gerufen worden. Sie besteht aus den Gesellschaftern DR und DB mit Büros in Berlin und Hannover. Die Planungsgesellschaft wird auch auf die Ingenieurbüros Einfluß nehmen, die für die Bauabschnitte Wustermark, Rathenow, Elbquerung, Stendal und Gardelegen zuständig sind. Der Abschnitt Berlin wird gesondert geregelt.

Fritz Borchert; Wolf-Dietger Machel

Fotos: 'B. Sprang, Berlin

Über die technischen Details der Schnellbahn berichten wir in der kommenden Ausgabe des MEB.

185 (Auszug) Berlin - Stendal - Hannover und zurück

km	Zug Nr / Klasse	284 2.3.	196 2.3.	FD 26 1.2.	D 4 1.2.3.	D 104 1.2.3.	D 2 1.2.3.	D 24 1.2.3.	FD 112 1.2.	D 14 1.2.3.	D 32 D 132 1.2.3.	224 2.3.	FD 22 1.2.	D 40 2.3.	FDt 16 2.	E 18 2.3.	L 12 1.2.	D 6 1.2.3.	D 174 ...	D 8 1.2.3.	D 108 1.2.3.	D 10 2.3.
0,0	Berlin Schles Bf ... ab	23.50	...	8.15	8.26 Sc	8.42	9.04	10.42	13.28	13.40	...	...	15.34	...	d 19.02	19.17	20.35	22.13	22.40	23.19		
2,2	„ Alex ...	23.58	...	|	8.33	8.49	9.11	10.48	|	13.48	...	...		...	|	19.25	◆	22.19	22.46	23.26	...	
4,0	„ Friedr ...	0.07	...	8.28	8.43	8.59	9.21	10.57	13.42	13.57	a 13.50	...	15.47	a 17.15	19.11	19.34	20.47	22.30	22.56	23.36	...	a 23.15
9,0	„ Zool G ...	0.18	...	8.39	8.55	9.11	9.32	11.09	13.54	14.08		...	15.58		19.21	19.44	21.00	22.41	23.07	23.47	...	(1.2.3.)
11,3	Charlottenburg ...	0.26	...	|	9.06 Sc	9.20	9.43	11.20	|	14.20		...	|			19.51		22.52	23.18	23.58	...	
	Berlin Lehrt Bf ...	...	5.00	...	...	...	...	...	...	...		w 14.45	...		...	...	...	...	...	...	23.58	
19,3	Spandau Hbf ...	0.40	5.16	Brüssel-Paris Köln-	Aachen Köln-	Aachen	9.56	Köln-Ostende Paris	Hoeck v. Holland	14.34	über Braunschw.-Hildesheim umsteigen	w 15.05	Essen Hbf-Köln	über Magdebg.	Essen Hbf-Köln	20.04	Köln-Calais (Paris) Nord-expreß	23.04	Vlissingen Amsterdam	Köln	0.20	über Magdebg.-Hildesh.
78,4	Rathenow Rb. ...	1.36	6.21							15.16		16.14				20.45				0.49	1.13	
112,6	Stendal ... an	2.08	7.01		10.19 Sc	10.27	10.55			15.43		w 16.50				21.07		0.04		1.14	1.43	
	Bremen Hbf 187 ... an	...	*13.06*	...	...	...	*17.21*	...	...	*S 17.47*		*23.43*	...		...	...	...	...	...	...	*5.15*	
112,6	Stendal ... ab	2.19	7.11		10.20 Sc	10.28	10.57			15.46		17.36				21.11		0.06		1.16		
145,0	Gardelegen ...	2.46	7.55				11.22			|		18.22				21.35						
174,8	Oebisfelde ...	3.12	8.40				11.45			16.29		19.42				21.58						
205,8	Isenbüttel-Gifhorn ...	|	9.18				12.07			|		20.32				|					
246,8	Lehrte 183 ... an	4.04	10.10				12.35			17.15		21.31		20.43		22.49						
	Hildesheim Hbf ... an	*w 5.40*	*10.57*	...	...	...	*13.12*	...	...	*18.42*		*22.27*	...	*22.27*	...	*23.36*	...	...	...	...	...	*3.02*
246,8	Lehrte 183 ... ab	4.06	10.12				12.36			17.16		21.38		20.45		22.50					VI. VIII.	
263,1	Hannover Hbf ... an	4.24	10.37	11.19	12.02 Sc	12.11	12.51	14.02	16.33	17.32	17.50	22.02	18.33	21.00	21.16	23.04	23.56	1.39	2.20	2.53		3.37
	Bremen Hbf 188 ... an	*7.35*	*13.47*	...	*13.47*	...	...	*16.02*	*19.35*	*19.35*	*19.35*	...	*20.15*	*22.57*	*S 23.55*				...	*5.23*	...	*5.23*
	Bielefeld Hbf 193 ... an	*6.33*	*13.33*	...	*13.33*	...	*14.50*	*15.31*	*19.24*	*19.24*	*21.37*	*1.39*	*21.37*	*22.53*	*22.53*	*1.39*	*3.11*	*3.11*	...	*4.28*	...	*5.06*
	Köln Hbf 193 ... an	*10.59*	*16.27*	*14.52*	*16.27*	...	*18.11*	*18.58*	*22.57*	*22.57*	*22.06*	...	*22.27*	...	*x 0.18*	*3.57*	*3.57*	*6.22*	...	*7.59*	...	*8.45*

km	Zug Nr / Klasse	233 2.3.	D 9 2.3.	D 5 1.2.3.	D 173 1.2.3.	D 7 1.2.3.	L 11 1.2.	E 123 2.3.	E 17 2.3.		FDt 15 2.	D 1 1.2.3.	225 2.3.	FD 111 1.2.	D 23 1.2.3.	FD 21 1.2.	D 13 1.2.3.	D 103 1.2.3.	D 3 1.2.3.	255 2.3.	FD 25 1.2.	223 2.3
	Köln Hbf 193 ... ab	*18.28*	*21.53*	*22.17*	...	*22.47*	*1.45*	*1.45*	...	...	*x 7.00*	*6.52*	*6.52*	...	*9.22*	*11.28*	*12.56*	...	*14.57*	*16.57*	*17.00*	*16.46*
	Bielefeld Hbf 193 ... ab	*23.18*	*1.12*	*1.29*	...	*2.31*	*2.36*	*2.36*	...	...	*8.23*	*10.35*	*9.29 10.35*	...	*12.56*	*13.51*	*16.21*	*Sc 17.43*	*17.53*	*15.37 17.53*		*20.18*
	Bremen Hbf 188 ... ab	*21.51*	*0.04*	*0.04*	...	...	...	...	...	...	*8.02*	*10.59*	*10.59*	...	...	*13.33*	*16.01*	...	...	...	*19.08*	*c 20.15*
0,0	Hannover Hbf ... ab	1.38	2.32	3.19	3.38	4.00	5.34	6.16	7.33	...	x 10.09	12.42	13.30	13.40	14.21	15.28	18.02	Sc 19.00	19.13	19.30	20.47	23.08
16,3	Lehrte 183 ... an	1.56					◆	6.31	7.48	...	d	12.58	13.48				18.18			19.54	|	23.27
	Hildesheim Hbf ... ab	*23.38*	*3.05*	...		...		*w 5.00 S 5.13*	*7.10*	...	...	*12.21*	*12.21*		...	...	*17.25*			*19.18*	...	*22.31*
16,3	Lehrte 183 ... ab	1.58	(1.2.3. Kl) ü. Hildesh.-Magdeb.	von Köln	Vlissingen von Amsterdam		Nord-expreß	6.32 über Magdeburg	7.49	...	◆ von Köln	12.59	13.59	Holland von Hoeck v.	Ostende von Paris-	von Köln	18.19	von Aachen	Aachen von Köln-	19.57	Paris von Köln-	23.30
57,3	Isenbüttel-Gifhorn ...	|							|	...		|	15.09				|			20.51		0.22
88,3	Oebisfelde ...	2.57							8.38	...		|	15.52				19.06			21.44		1.02
118,1	Gardelegen ...	|				5.36			9.00	...		14.01	16.28				19.28			22.19		1.34
150,5	Stendal ... an	3.48		5.14		6.06			9.24	...		14.25	17.19				19.53	Sc 20.35	20.51	22.58		2.15
	Bremen Hbf 187 ... ab	...		...		...		...	...	...	...	...	*10.28*	...	...	...	...	...	...	*16.40*	...	...
150,5	Stendal ... ab	3.54		5.18		6.08	Riga Warschau		9.29	...		14.27	17.33				19.56	Sc 20.36	20.52	23.10		2.25
184,7	Rathenow Rb. ...	4.29				6.35			9.53	...		14.51	18.18				20.22			23.49		3.02
243,8	Spandau Hbf ... an	5.28				7.18			10.36	...		15.29	19.28				21.01			0.44		3.57
	Berlin Lehrt Bf ... an	...	...	...	...	...		...	...	...	...	...	19.48	...	...	...	...	...	...	1.00	...	...
251,8	Charlottenburg ... an	5.45	...	6.44	6.52	7.32		...	10.48	...	d	15.43	...		17.19		21.15	21.44	22.06	...		4.12
254,1	Berlin Zool G ... an	5.53	...	6.55	7.03	7.44	8.32	...	10.59	...	12.09	15.54	...	16.10	17.30	17.59	21.26	21.56	22.17	...	23.21	4.19
259,1	„ Friedr ... an	6.03	a 6.54	7.07	7.16	7.55	8.43	a 10.29	11.10	...	12.20	16.06	...	16.21	17.40	18.11	21.37	22.08	22.29	...	23.32	4.30
260,9	„ Alex ... an	6.13	...	7.17	7.26	8.05	|	...	11.19	...	|	16.15	...	|	17.48	|	21.46	22.18	22.39	...	|	4.39
263,1	„ Schles Bf ... an	6.20	...	7.25	7.33	8.13	8.55	...	11.26	...	12.31	16.22	...	16.34	17.53	18.24	21.53	Sc 22.25	22.46	...	23.44	4.47

a Berlin Potsdamer Bf. d Platzvorausbestellung, verkehrt erst von einem noch bekanntzumachenden Tage ab. c Vom 6.VI.—15.IX.

Eigenbau-Bogen mit Fortsetzung

Brücken aus Papier – geht denn das?

So fragten wir im 1. Teil unseres MODELLBAU-BOGENS (MEB 12/90). Und wir gaben auch gleich die Antwort: Jawohl, es geht, wenn die notwendigen konstruktiven und festigkeitstypischen Prämissen des Baus mit Papier beachtet werden.

In diesem Heft nun setzen wir die Darstellung der Einzelteile einer stählernen Eisenbahnbrücke (selbstverständlich wieder zum Ausschneiden) fort. Mit den im 1. Teil dieser Serie dargestellten Teilen sind damit bereits die beiden Hauptträger sowie sechs Quer- und sechs Fahrbahnlängsträger herstellbar. Es empfiehlt sich, nach der nebenstehenden Technologie nur die **Teile** anzufertigen, ohne mit der Brückenmontage zu beginnen.

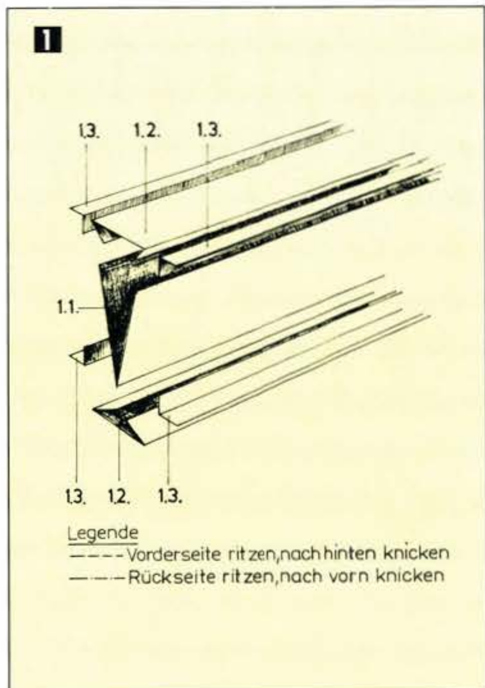
Zügeln Sie noch Ihre Ungeduld, liebe Leser! Wir beginnen in einer der nächsten Folgen mit dem Zusammenbau der Einzelteile, wobei wir Ihnen auch weitere Tips zum Umgang mit dem Werkstoff Papier und dessen Oberflächenverfestigung vermitteln werden.

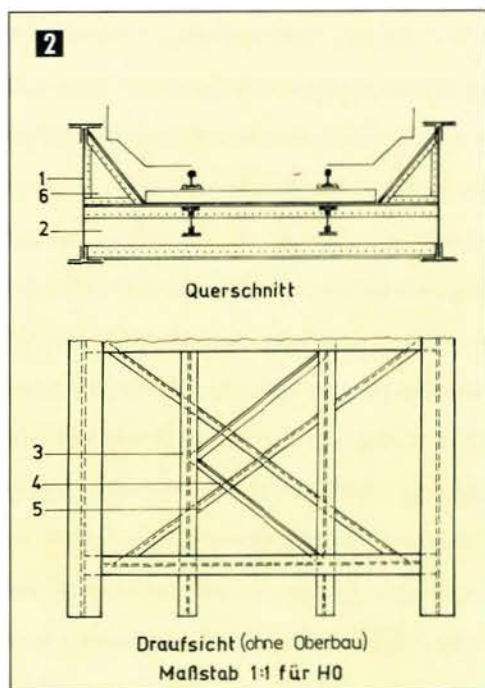
1 Schema des Aufbaus eines Doppel-T-Trägers

2 Aufbau der Stahlbrücke

Eine nach der dargestellten Technologie aus Papier gebaute Modellbrücke in der Nenngröße H0







2. Teil

Stählerne Vollwandträgerbrücke in H0

Das in unserem MEB-MODELLBAU-BOGEN dargestellte Brückenmodell ist eine stählerne Vollwandträgerbrücke mit zwischenliegender Fahrbahn. Die Konstruktion des Brückenüberbaus besteht aus den beiden **Hauptträgern** (1), den **Querträgern** (2) und den **Fahrbahnlängsträgern** (3). Letztere werden im Achsabstand der Schienen (1500 mm) eingenietet. Zwischen den Fahrbahnlängsträgern befinden sich **Schlingerverbände** (4) in Form von Winkelprofilen. In der Ebene der unteren Hauptträgergurte sind zwischen den Hauptträgern ebenfalls Winkelprofile als **Windverbände** (5) angeordnet. Zur Stabilisierung der Anschlüsse der Querträger an die Hauptträger wurden die Querträgeranschlüsse durch **Aussteifungsdreiecke** (6) vergrößert.

In den ersten zwei Jahrzehnten unseres Jahrhunderts war man in den Stahlwerken nur in der Lage, ebene Bleche und einfache Winkel (gleichschenklig oder ungleichschenklig) zu walzen. Doppel-T-Profile mit den, wie im vorliegenden Beispiel, erforderlichen Profilhöhen von 1750 mm waren nicht herstellbar. Also setzte man die Profile aus ebenen Blechen zusammen und nietete sie mit Verbindungswinkeln zu den gewünschten Profilen zusammen. Die Hauptbestandteile eines solchen Doppel-T-Trägers (Bild 1) sind das Stegblech (1.1., 2.1., 3.1....), die Flansche oder Gurtbleche (1.2., 2.2., 3.2....) sowie die Verbindungswinkel (1.3., 2.3., 3.3....) mit denen Gurt- und Stegbleche durch Nietung verbunden wurden.

Die Modellherstellung der Doppel-T-Träger erfolgt stets nach der gleichen Technologie: Die Stegbleche (1.1., 2.1., 3.1) werden an der Knickkante scharfkantig gefaltet und zusammengeklebt. Auch an den Gurtblechen (1.2., 2.2., 3.2.) werden zur Stabilitätsverbesserung die seitlichen Laschen nach unten geknickt und als Gurtblechunterseiten angeklebt. Nachdem die Stege mit den Gurten stumpf verklebt sind, werden die vorgeknickten Verbindungswinkel (1.3.,2.3.,3.3.) mit reichlich Klebstoff in den Verbindungskehlen gefügt. Auf diese Weise entstehen alle Doppel-T-Profile, wie die Hauptträger, die Querträger und die Fahrbahnlängsträger. Als Klebstoff wird ein guter Kontaktkleber (PONAL, PATTEX o.ä.) verwendet.

Legende zum umstehenden Ausschneidebogen

— — — — — Vorderseite anritzen, nach hinten knicken

—··—··— Rückseite anritzen, nach vorn knicken

Modell Eisen Bahner

MODELLBAU-BOGEN

1.2.

1.1.

1.2.

1.3.

1.3.

1.3.

2.2.

2.1.

2.2.

2.3.

2.3.

2.3.

2.3.

3.2.

3.1.

3.2.

Gemeinsame Erklärung der Vorsitzenden von DMV und BDEF

Durch die politischen Veränderungen in Osteuropa in den Jahren 1989 und 1990 ist auch eine Veränderung in der Hobbylandschaft unserer neuen Bundesrepublik möglich geworden.

Die beiden Verbände, der deutsche Modelleisenbahnverband e.V. (DMV) und der Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V. (BDEF), wollen sich dieser Veränderung nicht entziehen. Im Gegenteil: die beiden Vorstände haben in Gesprächen vereinbart, die Zusammenführung zu einem Verband im Frühjahr 1991 zu vollziehen.

Damit wird die Möglichkeit geschaffen, daß bereits zum BDEF-Verbandstag im Mai 1991 im Ruhrgebiet Vertreter der Vereine aus den 16 Bundesländern der Bundesrepublik Deutschland einen gemeinsamen Verbandstag feiern können.

Der dann gemeinsame deutsche Verband ist zahlenmäßig der größte Einzelverband unter dem Dach des europäischen Verbandes MOROP. Damit ist auch die Verpflichtung entstanden, das Wissen und Können dieses Verbandes unseren Freunden in Europa zugänglich zu machen.

Dazu gibt uns der europäische Dachverband mit seinen Organen reichlich Gelegenheit, die wir gemeinsam nutzen wollen. Dieses Gemeinsame ist aber nur möglich, wenn alle Mitglieder sich zu diesem gemeinsamen Bundesverband bekennen und diesen auch durch Rat und Tat unterstützen.

Reiner Enders
Vorsitzender des DMV-Vorstandes

Ulrich Sethe
Vorsitzender des BDEF-Vorstandes

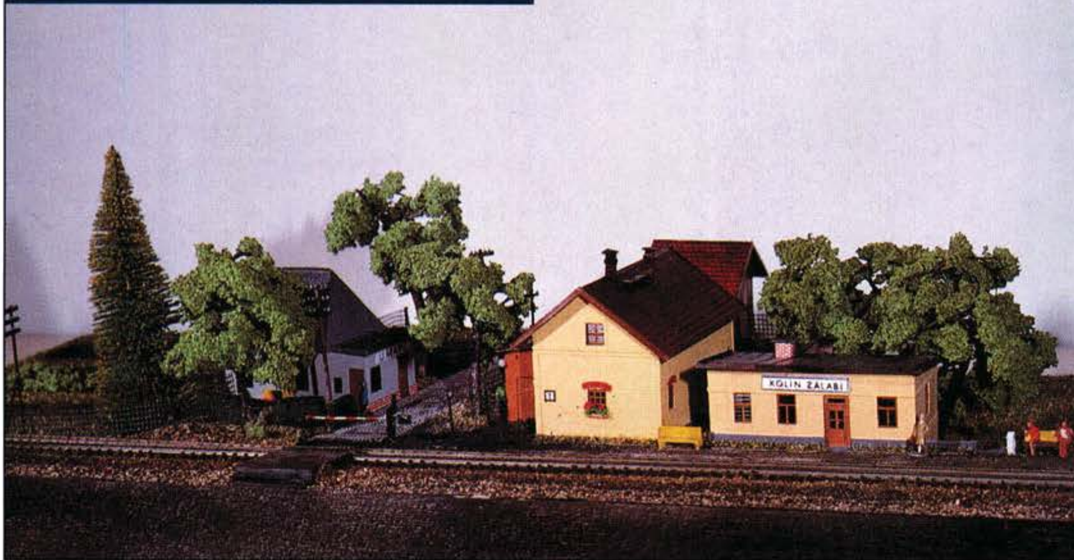


Bis zum 28. November 1990 war die 52 2751 vom Bw Wustermark ein Kunstwerk: sie stand mit den Rädern nach oben auf dem Gelände des Anhalter Bahnhofs in Berlin. Nun wurde sie abgeräumt. Ihre neue Bestimmung: Schrott *Foto: MEB*

In eigener Sache

Wir haben uns viel Mühe gegeben - umsonst. Die Bestellungen für die Fahrzeugkartei sind in so unerwartet hoher Anzahl eingetroffen, daß es uns nicht gelungen ist, alle noch im Dezember auszuliefern. Wir bitten deshalb um Verständnis, wenn ein Teil der Wünsche erst im Laufe des Januar realisiert wird. ***Ihr MEB-Vertrieb***

Budapester Nachlese



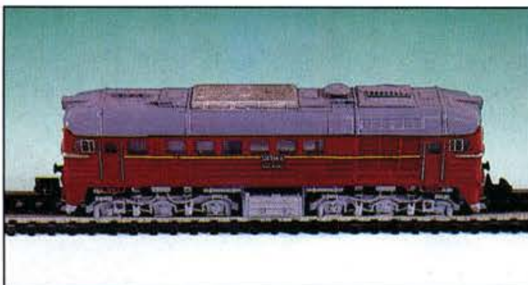
Ein Nebenbahnmotiv aus Böhmen: der Haltepunkt KOLIN von Ludovik Savurek (CSFR). Kategorie H0/F, 2. Preis, 87,9 Punkte

Um bei dem Weinvergleich zu bleiben: es ist kein saurer 1990er, der da zum XXXVII. Internationalen Modellbahnwettbewerb in Budapest gekeltert worden war. Wir haben es bereits in unserer Ausgabe 12/90 betont. Ob es aber der letzte Jahrgang dieser Sorte war, das ist noch ungewiß.

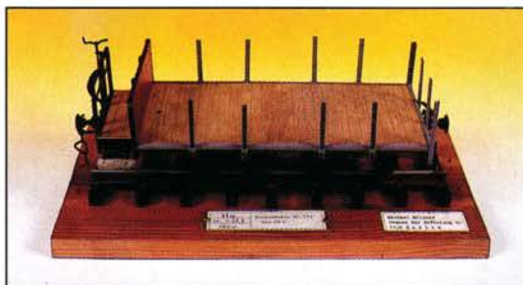
Wie auch immer, die im November 1991 in Köln stattgefundene Internationale Modellbahnausstellung läßt für die nachfolgenden Jahre schmackhafte Modellbahnkost erwarten.

Als Reminiszenz an diesen letzten Modellbahnwettbewerb der Ostblockländer stellen wir preisgekrönte Modelle vor, die vornehmlich von Teilnehmern aus den neuen deutschen Bundesländern gebaut wurden.

Zusätzlich zum Internationalen Modellbahnwettbewerb organisierte der ausrichtende Ungarische Modelleisenbahn-Verband eine representative Rahmenausstellung von Heim- und Gemeinschaftsanlagen verschiedener Nenngrößen in den Ausstellungsräumen, die wesentlich zur Publikumswirksamkeit und Attraktivität dieser Präsentation beitrug. Die zwei Sonderpreise wurden in der Kategorie A1 der großen Spurweiten vergeben, da wegen der ausschließlich polnischen Teilnahme keine internationale Bewertung erfolgte. Für den Deutschen Modelleisenbahn-Verband e.V. war das Abschneiden, unter Berücksichtigung der geringen Beteiligung (fünfzehn Modelle zum ex-DDR-Ausscheid!), als sehr gut zu bewerten. MEB



Ein Spitzenmodell in der Nenngröße N: die Diesellok der BR 120 von Karl-Heinz Tautanhahn (D). Kategorie N/A1, 2. Preis, 89,1 Punkte

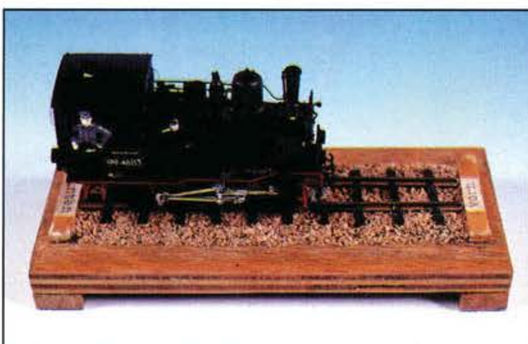


Original für die Schmalspur-Gartenbahn: Rungenwagen von Michael Mildner (D). Kategorie II_m/B1, 2. Preis, 89,8 Punkte



Passend zum Umbaumodell der sächsischen VT: ein Personenzug der K. Sächs. Sts. E.B. von Heinz Kohlisch (D). Kategorie H0/B1, 2. Preis, 83,3 Punkte

Fotos: V. Thie, Berlin; D. Selecký, Bratislava



Ein minutiöses Schmalspurmodell aus Mecklenburg: Lokomotive 99 4603 von Uwe Gierhan (D). Kategorie $H0_e$/A1, 2. Preis, 89,8 Punkte

Teilnehmer und Preisverteilung
XXXVII. Internationaler Modellbahnwettbewerb 1990

Land	Modelle	1. Preise	2. Preise	3. Preise	Sonderpreise	Gesamt
CSFR	5		2	3		5
Deutschland	10	1	5	1		7
Polen	12		4	6	2	12
Rumänien	8		3	1		4
Sowjetunion	21	1	7	4		12
Ungarn	37		3	3		6
Gesamt	93	2	24	18	2	46

Der Obus in Eberswalde



Parade am 21. August 1986 vor dem Depot. Die Obusse 27,1 (nach erfolgter Zwischenreparatur und Neulackierung in traditionellen Eberswalder Farben) sowie 12 wurden fotogerecht aufgestellt. *Foto: Verfasser*

Seit 50 Jahren rollen Obusse durch Eberswalde. Neben Potsdam, Weimar, Solingen und Eßlingen gehört Eberswalde zu jenen Städten in Deutschland, in denen der Obus überlebte. Neue Perspektiven für das Betriebssystem »Obus« insgesamt ergaben sich durch die weltweite Ölkrise, das steigende Umweltbewußtsein und nicht zuletzt durch die neuen Offerten der Fahrzeugindustrie. So wurden auch in Eberswalde der veraltete Fahrzeugpark erneuert und Neubaustrecken eröffnet.

Eberswalde entstand aus einem feudalen Wehrdorf. 1254 erhielt die Siedlung das Stadtrecht. Vor allem das Handwerk und die Metallverarbeitung siedelten sich seit dem 16. Jahrhundert und verstärkt seit Mitte des 19. Jahrhunderts an. Durch die territoriale Ausweitung der Stadt entstand schon frühzeitig Bedarf für ein Nahverkehrssystem.

Zunächst sorgten mehrere Droschkenunternehmen für den öffentlichen Verkehrsablauf in der Stadt. Am 1. Februar 1865 wurde ein städtischer Pferdeomnibusbetrieb vom Markt zu den Bahnübergängen der Berlin-Stettiner Eisenbahn und der Strecke Eberswalde – Wriezen – hier befindet sich heute der Hauptbahnhof – aufgenommen.

Ab dem 23. März 1901 fuhr durch Eberswalde eine elektrisch betriebene »Gleislose Bahn« als ein Vorläufer des Obus-Systems vom Alsenplatz zum Staatsbahnhof. Die nach dem französischen System Lombard-Gerin von der AEG ausgeführte Anlage befriedigte nicht und wurde nach dreimonatigem Probebetrieb wieder stillgelegt. Das einzige vorhandene Fahrzeug baute man in einen Pferdeomnibus um.

Zum 1. September 1910 wurde eine regelspurige elektrische Straßenbahn in Betrieb genommen. Sie verkehrte zunächst zwischen Markt und Kleinbahnhof. Später rollte die Elektrische bis zur Eisenspalterei (1921) und zu den Friedhöfen (1927). Mitte der 30er Jahre stiegen die Beförderungszahlen im Zuge des weiteren Ausbaus der Industrie und des Garnisonswesens stark an. Der Beförderungsbedarf wuchs über die Endpunkte der Straßenbahn hinaus. Doch sie stellte vor allem in der Innenstadt ein zunehmendes Verkehrshindernis dar, und die Gleisanlagen waren stark abgenutzt. Der 2. September 1940 war dann der letzte Betriebstag der Eberswalder Straßenbahn. Schon 1939 hatte der Stadtrat entschieden, die Straßenbahn durch einen leistungsfähigen Obusbetrieb zu ersetzen.

Einzelne Angaben zur Geschichte des Obusbetriebes können der Zeittafel entnommen werden. Bereits ab dem 3. März 1939 gab es in Eberswalde eine Kraftomnibuslinie.

Derzeit verkehren neben den beiden Obuslinien noch vier Kraftomnibuslinien. Vorgesehen ist die Elektrifizierung der Kraftomnibuslinie 3 zum Walzwerk. Dennoch sorgen die schlechte Qualität der IKARUS-Obusse, die teilweise stark verschlissene Fahrleitung, unzureichende Instandhaltungsmöglichkeiten und anstehende Straßenbaumaßnahmen im Zuge der Rekonstruktion und des Neubaus der Stadt in der nächsten Zeit für zahlreiche Probleme. Sie können aber mit Hilfe von Obusbetrieben im Westen Deutschlands und anderer westeuropäischer Staaten überwunden werden. Denn auch in Zukunft sollte dieses umweltfreundliche Verkehrsmittel in Eberswalde das dominierende bleiben.

M. Schindler, Dresden



Leider sind nur sehr wenige Aufnahmen von der ersten Eberswalder Obusserie erhalten geblieben. *Werkfoto/Sammlung Verfasser*

Quellenangaben

<1> Verschiedene Ausgaben der Zeitschrift DER STADTVERKEHR und des Vorläufers DER NAHVERKEHR

<2> Werner Stock: Obusanlagen in Deutschland, Hermann Busch Verlag 1978

<3> Verschiedene Ausgaben der Zeitschrift VERKEHRSTECHNIK, Deutscher Verlag Berlin



Durch die Omnibushersteller Schumann (Werdau), Kässbohrer (Ulm) und Lohner (Wien) wurden die stark vereinfachten Kriegseinheitsobusse entwickelt. Eberswalde erhielt vier Wagen dieser Normgröße I. Einer der Wagen, Nr. 5, steht am 21. Juli 1954 am Westend. *Foto: M. Schatz, Dresden*



Nur sehr wenige LOWA-Obusse wurden in der Normgröße I gebaut. Nach Eberswalde wurden zwei Wagen geliefert. Am Westend steht Obus 6 (21. Juli 1954). *Foto: M. Schatz, Dresden*



Am Westend fahren Obus 9 mit Anhänger IX durch die Schleife, Es handelt sich um einen klassischen Obuszug der 50er Jahre in der DDR. *Foto: M. Schatz, Dresden*

Z E I T T A F E L

ENDE 1939
Vergabe der Aufträge zum Bau der Obusanlage. Die Fahrleitung montiert die Firma BBC Mannheim in dem neuen System für den BBC-Einstangenkontakt-Stromabnehmer. Man garantiert den Umbau auf Zweistangensystem bei Nichtbewährung der Bauart. Die Stadtwerke Eberswalde verzichten auf den Einbau von Fahrdrahtweichen, da diese technisch noch nicht ausgereift sind.
Auf einer Länge von 6,1 km entsteht durchgängig eine zweispurige Fahrleitung. Streckenführung: Boldtstr. (Ardeltwerke, heute Westend) – Kleinbahnhof – Hauptbahnhof – Alsenplatz (heute Karl-Marx-Platz) – Markt – Friedhof – Saarstr. – Max-Lull-Str. (Stadtrandsiedlung, heute Ostend) mit dem Abzweig Saarstr. – Sommerfelde (Artilleriekaserne).
Linienlänge: 5,1 km, Fahrzeit: 22 Minuten, Haltestellen: 22.

FRÜHJAHR 1940
Probe- und Einweisungsfahrten mit zwei Obussen. Es werden fünf Obusse der Normgröße I mit MAN-Fahrgestellen, Schumann-Aufbauten und BBC-Elektroausrüstung (61-kW-Doppelkollektormotor und Zweihubfeinstufenschalter) mit einem Fassungsvermögen von 23 Sitz- und 29 Stehplätzen pro Fahrzeug beschafft.
Die Umformerstation und das Depot werden von der Straßenbahn übernommen.

3. NOVEMBER 1940
Der Obusbetrieb wird aufgenommen. Die Straßenbahn verkehrte am Vortag zum letzten Mal.

1941 – 1943
Es werden weitere fünf Obusse gleicher Bauart und neun Lindner-Anhänger beschafft.

25. APRIL 1945
Durch einen deutschen Luftangriff wird Eberswalde stark zerstört, im gesamten Stadtgebiet die Fahrleitungsanlage heruntergerissen. Das Depot mit neun Obussen brennt völlig aus. Die Obusse 1 und 4 sind schwer beschädigt. Umgehend beginnt der Wiederaufbau der zerstörten Fahrzeuge. Zwei Anhänger und ein Kraftomnibus werden gestohlen.

17. AUGUST 1945
Nach der Fahrleitungsreparatur auf dem Streckenabschnitt Westend – Alsenplatz fahren wieder Obusse.

1946/1949
Es folgen die Abschnitte Alsenplatz – Markt im Januar, im März Markt – Gertraudtenstraße sowie die Abschnitte Gertraudtenstraße – Kracheelstraße im Dezember und am 11. Juli 1949 Kracheelstraße – Ostend. Auf den Abschnitt Saarstraße – Sommerfelde verzichtet man.

1946 – 1950
Vier Kriegseinheitsobusse der Normgröße I, die aus einer Serie für Österreich stammten, werden in Betrieb genommen.

15. OKTOBER 1950
Der Kraftomnibus AKTIVIST I steht zur Verfügung. Er entstand auf einem Mercedes-Lkw-Fahrgestell, das vom Konsum übernommen wurde, und aus der Karosserie vom Obus 1[I].

DEZEMBER 1951
Das Einstangenkontaktsystem wird unter Verwendung vorhandener Stangen auf Zweistangenkontakt umgebaut. Erste Handweichen werden installiert. Damit ist die letzte Strecke dieses wenig zuverlässigen Systems umgerüstet.

5. APRIL 1953
Die Strecke Markt – Nordend wird eröffnet, aber wegen mangelnder Unterwerkskapazität vorerst nur sonntags betrieben. In dieser Zeit werden die ersten DDR-Einheitsobusse der Typen LOWA W600 und W601 in Dienst gestellt. Später folgen noch einige Fahrzeuge des Typs W602a.

1958
Die ersten ČSSR-Obusse des Typs 8Tr treffen ein. Gleichzeitig müssen die neuesten LOWA-Obusse nach Berlin abgegeben werden.

1962
Die ersten Fahrzeuge des Typs 9Tr kommen zum Einsatz. Bis 1969 beschafft, bilden sie über 20 Jahre lang das Rückgrat des Obusbetriebes in Eberswalde. Später übernimmt Eberswalde von stillgelegten Obusbetrieben weitere Fahrzeuge dieses Typs.

AUGUST 1967
Fahrgastabfertigungssystem auf OS umgestellt (Einwurfbox beim Fahrer)

OKTOBER 1973
Einverleichung der neuen Linienführung in Nordend

1980
Aufgrund der steigenden Erdölpreise bleibt der zur Stillegung vorgesehene Obusbetrieb erhalten. Die gesamte Anlage ist stark abgenutzt; die Fahrzeuge sind moralisch und technisch verschlissen.

1983
Drei Fahrzeuge des Typs 14Tr von ŠKODA werden geliefert.

APRIL 1984
Der letzte 8Tr-Obus der DDR wird außer Dienst gestellt. Zu diesem Zeitpunkt ist es nicht möglich, das Fahrzeug für Museumszwecke aufzubewahren; es wird zerlegt.

JUNI 1985
Anschluß des Gleichrichterunterwerkes (GWU) Ost an das Netz.

31. AUGUST 1985
Der Anhängerbetrieb endet offiziell, der letzte im ÖPNV der DDR überhaupt! Bereits mit Beginn der Schulferien am 5. Juli 1985 gab es keinen Anhängerbetrieb mehr.

Ebenfalls am 31. August 1985 wird der Entwerterbetrieb eingeführt. In den Wagen verbleibt jedoch je eine Zahlbox.
Außerdem verkehren ab diesem Tage die ersten beiden IKARUS-Gelenkobusse des Typs 280.93. Bis Jahresende folgen fünf weitere Fahrzeuge dieser Lieferserie.

JANUAR BIS MÄRZ 1986
Es kommen weitere sechs Fahrzeuge der zweiten Lieferserie von IKARUS für die DDR hinzu.

AUGUST 1986
Energieverbrauchsmessungen zeigen, daß die an IKARUS-Obussen installierte Nutzbremsung vorteilhaft ist.

ANFANG 1987
Die restlichen 9Tr-Obusse werden bis auf zwei Wagen (29, 31) ausgemustert. Aufgrund häufiger Defekte an den IKARUS-Obussen gelangen aber die 9Tr-Fahrzeuge 27, 29, 31 und 32 noch einmal zum Einsatz.

JULI 1987
Nach mehrjähriger Rekonstruktion kann im Juli 1987 das GUW Mitte wieder an das Netz gehen.

6. NOVEMBER
Im Mai 1987 wurde mit dem Bau der Neubaustrecke in den Wohnkomplex »Max Reimann« begonnen. Sie wird am 6. November 1987 mit einer Linienlänge von 3 km eröffnet. Die Stromversorgung übernimmt ein fahrbares GUW. Für die Linienverlängerung werden aus Weimar und Potsdam je zwei IKARUS-Obusse umgesetzt.

FEBRUAR 1988
Letztmalig fährt ein 9Tr-Obus (32) durch Eberswalde. Damit endet unwiederruflich der planmäßige Einsatz des meist gebauten Obustyps Europas in der DDR.

22. DEZEMBER 1988
Obus 31[II] (9Tr) wird von Freunden der Arbeitsgemeinschaften 1/66 und 3/151 des DMV mit Hilfe des Kraftverkehrs Eberwalde nach Berlin übergeführt, um ihn hier museal aufzuarbeiten.

ANFANG 1989
Baubeginn der Neubaustrecke in Richtung Finow durch den Fahrleitungsbau Halle

24. JULI BIS 7. NOVEMBER 1989
Testfahrten mit einem 15Tr-Gelenkwagen. Die Ergebnisse befriedigen nicht. Das Fahrzeug wird nach Usti nad Ladem (CSFR) gebracht und verkehrt dort unter der Nummer 532.

DEZEMBER 1989/ JANUAR 1990
Abgabe der ŠKODA-14Tr-Obusse nach Potsdam. Von dort setzt man die letzten IKARUS-Obusse nach Eberswalde um.

JANUAR 1990
Eberswalde erhält fünf weitere neue IKARUS-Obusse.

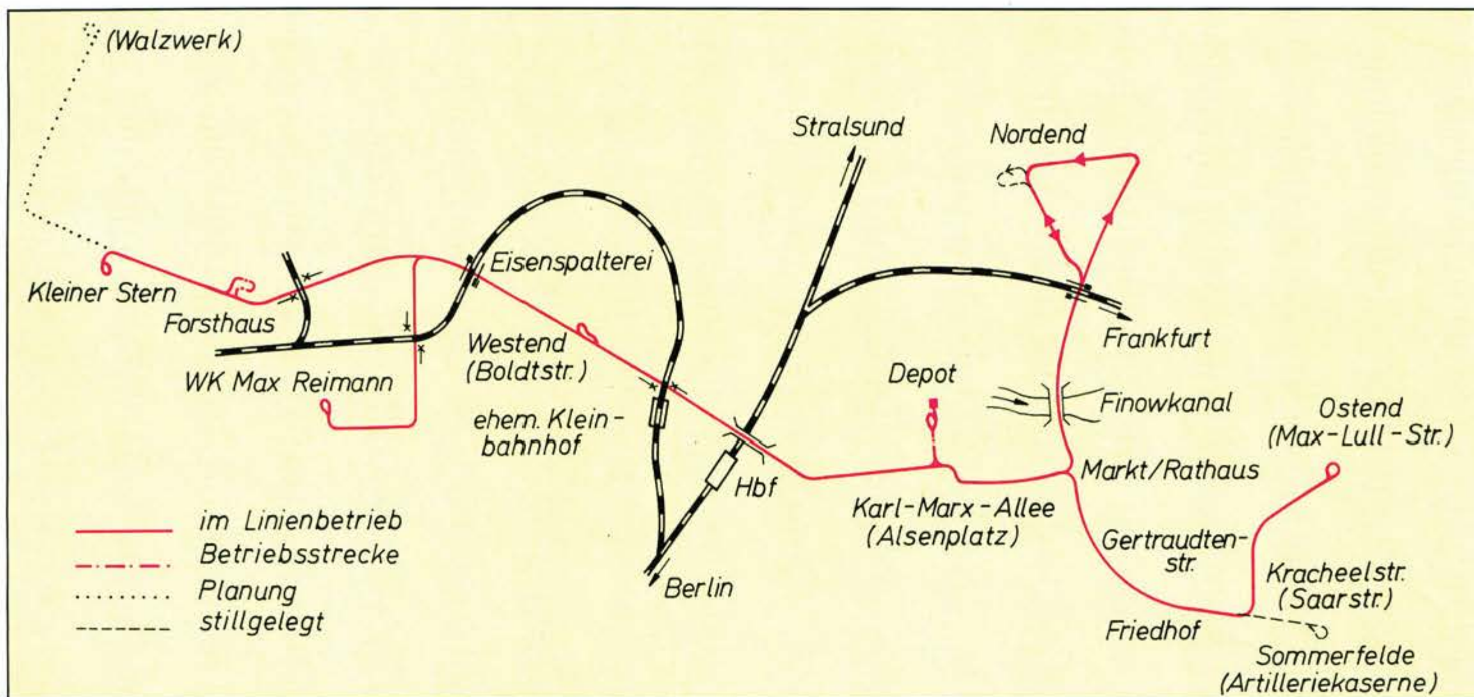
14. APRIL 1990
Fertigstellung des ersten Bauabschnittes nach Finow bis zum »Kleinen Stern«, mit einem GUW und einer Freiabstellfläche am Forsthaus. Vorerst ist eine Inbetriebnahme nicht möglich, da sich hier Straßenbauarbeiten verzögern.

11. JULI 1990
Für wenige Stunden fährt ein Daimler-Benz Duobus (O 405 GTD, Nr. 316 der Stadtwerke Eßlingen) zu Vorführungszwecken durch Eberswalde.

28. JUNI 1990
Der Obusbetrieb wird aus dem Kombinat Kraftverkehr Frankfurt (Oder) ausgegliedert, in das er 1971 integriert wurde, und nun als Bestandteil der neuen Speditions- und Verkehrsgesellschaft mbH Eberswalde-Finow geführt.

2. JULI 1990
Inbetriebnahme der Strecke nach »Kleiner Stern«. Es werden folgende Linien betrieben:
Obl. 1 Nordend - WK »Max Reimann«
Obl. 2 Ostend – »Kleiner Stern«.
Der Endpunkt Westend bleibt als Betriebsstrecke bestehen.

1. – 6. NOVEMBER 1990
Weitere Fahrten mit einem derartigen Duobus finden aus Anlaß des fünfzigjährigen Bestehens des Obusbetriebes statt. Danach wird dieses Fahrzeug nach Eßlingen abgegeben.



DIE OBUSSE

1 – 10	1940	MAN/Schu./BBC	MPE I	2-3,5,6-10 KV	1)
2^{II} – 5^{II}	1944/45	MAN/Schu./SSW		1956 – 58 a	2)
6^{II} – 8^{II}	1951	LOWA Werd./LEW	W600	1961/62 a	3)
9^{II}	1952	LOWA Werd./LEW	W602a	1959 verk.	4)
4^{III}	1956	LOWA Ammd./LEW	W602a	1959 verk.	4)
4^{IV}, 9^{II}, 10^{II} – 12	1958	ŠKODA/ČKD	8Tr	1968 – 84 a	5)
1^{III}, 3^{III} 13 – 15	1960	ŠKODA/ČKD	9Tro	1970 – 78 a	
16, 17	1968	ŠKODA/ČKD	9Trl3	1985 – 86 a	
18,19	1969	ŠKODA/ČKD	9Trl4	1985 – 87 a	6)
20, (21)	1960/1969	ŠKODA/ČKD	8Tr	1978 a	7)
22 - 27	1969	ŠKODA/ČKD	9Trl5	1986 – 88 a	8)
28, 29	1964/1972	ŠKODA/ČKD	9Tr8	1978 – 85 a	9)
30, (31), 32	1968/1975	ŠKODA/ČKD	9Trl3	1984 – 87 a	10)
31	1968/1977	ŠKODA/ČKD	9Trl4	1985 a	11)
29^{II}	1968/1977	ŠKODA/ČKD	9Trl3	1984 a	12)
29^{III}	1969/1984	ŠKODA/ČKD	9Trl5	1988 a	13)
1 – 3	1983	ŠKODA/ŠKODA	14Tr03	1989/90 verk.	14)
4 – 10	1985	IKARUS/GANZ	280.93		
11 – 16	1985	IKARUS/GANZ	280.93		15)
17, 18	1985/1987	IKARUS/GANZ	280.93		16)
19, 20	1985/1987	IKARUS/GANZ	280.93		17)
ohne Nr.	1989	ŠKODA/ŠKODA	15Tr02	Testwagen	18)
1 – 3	1985/1989	IKARUS/GANZ	280.93		19)
20 – 25	1989	IKARUS/GANZ	280.93		20)

DIE ANHÄNGER (ab 1945)

I - IV	1942/43	Lindner, Ammd.		1955 59 a	
V VII	1951	LOWA Werdau	W700	1962 a	21)
VIII, IX	1952/53	LOWA Werdau	W700	1958/59 a	
IIIe	1956	LOWA	W701	1966 a	
X XIII	1957	Mähdrescherwerk Weimar	W701	1976 – 83 a	
IVe	1958	LOWA Bautzen	W701	1966 a	
IIIe, VII	1958/1966	LOWA	W701	1984, 76 a	22)
XIV	1958/1975	Mähdrescherwerk Weimar	W701	1984 a	23)
XV	1956/1975	LOWA Bautzen	W701	1983 a	24)
XVI	195./1975	LOWA	W701	1985 a	25)
XVII	1958/1975	Mähdrescherwerk Weimar	W701	? a	26)
XVIII	1956/1975	LOWA Bautzen	W701	1985 a	27)

Die Anhäger konnten hinter allen deutschen Einheits-, Kriegseinheits-, LOWA- und ŠKODA-8Tr-Obussen eingesetzt werden. Von den SKOĐA-9Tr besaßen nur die Obusse 13 – 19, 29^{II}, 29^{III}, 30 und 32 Anhängerausrüstungen.

Fußnoten zu den Fahrzeuglisten

1) ein Mercedes-Lkw-Fahrgestell in KOM AKTIVIST Nr. 1^{II}; 4 1945 in 1^{II}, 1957a; 6–8 Bj. 1941; 9, 10 Bj. 1943 · 2) 1950 erst in Betrieb; BBC-Motore · 3) ein Obus hatte BBC-Motor · 4) 4 und 9 1959 nach Berlin 1547 und 1548; 8 Baujahr unklar · 5) 9 und 4 ursprünglich für Berlin, aber gleich nach Eberswalde · 6) 1984 in 30^{II} und 31^{II}; 19 1988 nach Berlin als historischer Wagen · 7) 1969 ex Gera 312, 313; aber 313 nicht als 21 in Betrieb, ohne Einsatz a · 8) 25 - 27 erst 1971 in Betrieb; 27 GR im KIB Britz · 9) 1972 ex Berlin 302 016 und 003; 28 Baujahr 1965 und erst 1973 ex Berlin, GR im KIB Britz · 10) 1975/76 ex Dresden 303 003, 002 und 008; 303 002 war als 31 vorgesehen, aber ohne Einsatz a; 32 nochmals 1988 in Betrieb · 11) 1977 ex Gera 325, 1984 als 19^{II} vorgesehen, aber nicht eingesetzt · 12) 1977 ex Gera 334, 1975 ex Dresden 303 001 · 13) 1977 ex Gera 327, 1978–84 Wechselwagen I · 14) 1989/90 nach Potsdam 983 - 981 · 15) erst 1986 geliefert · 16) 1987 ex Potsdam 854, 955 · 17) 1987 ex Weimar 8026, 8027 · 18) vom 23.7. bis 7.11.89 für Testfahrten in Eberswalde, anschl. nach Usti nad Labem 532 · 19) 1989 ex Potsdam 952, 953, 951 · 20) erst 1990 geliefert · 21) VI Kriegseinheitsobusanhänger; V und VII 1959 nach Berlin 141, 142 · 22) 1966 ex Weimar, III^{3} 1983 in XV^{2} · 23) 1975 ex Dresden 353 012, 1970 Reko, 1964 ex Gera 501, 1983 in III^{4} · 24) 1975 ex Dresden 353 003, 1969 Reko · 25) 1975 ex Dresden 353 010, 1971 Reko · 26) 1975 ex Dresden 353 013, 1971 Reko, 1964 ex Gera, Einsatz in Eberswalde fraglich · 27) 1975 ex Dresden 353 001, 1969 Reko, 1984 in III^{5}



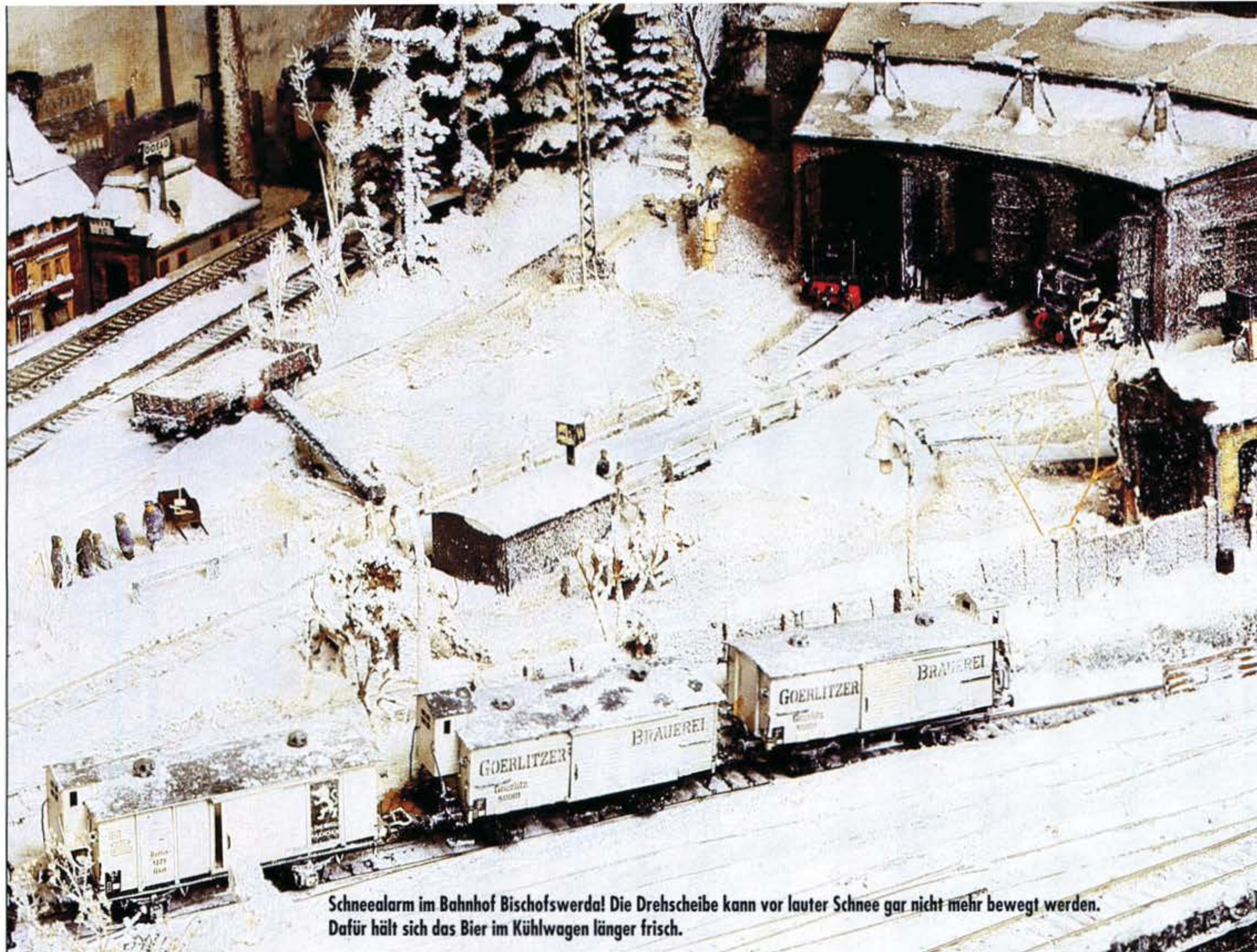
Der ŠKODA 8Tr, Nr. 11, im letzten Betriebszustand 1983 vor dem Depot

Foto: F.-T. Böger, Halle



Am 28. November 1984 warten Obus 17 und Anhänger XVIII auf den nächsten Einsatz

Foto: M. Schindler, Dresden



Schneealarm im Bahnhof Bischofswerda! Die Drehscheibe kann vor lauter Schnee gar nicht mehr bewegt werden. Dafür hält sich das Bier im Kühlwagen länger frisch.

Winter in »Schiebok«

Sie wissen nicht wo »Schiebok« liegt? An der Strecke Dresden - Görlitz befindet sich, an der Grenze zur Oberlausitz, der Trennungsbahnhof Bischofswerda. Hier zweigt die eingleisige Hauptbahn nach Zittau (KBS 250) von der zweigleisigen Strecke von Dresden nach Görlitz (KBS 240) ab. Und weil für die Oberlausitzer Bischofswerda »Schiebok« heißt, hat unser Autor seiner Anlage diesen Dialekt-Titel gegeben. Ein Bischofswerdaer Wintermotiv.

Die Idee

Die Anfänge dieser Heimanlage gehen weit zurück. Es waren Gebäudemodelle der ostsächsischen Kleinstadt Bischofswerda. Diese wurden in den 50er Jahren von einer Goldbacher Schülerarbeitsgemeinschaft im Maßstab 1:87 angefertigt, und sie waren die Anfänge des regionalen Modellbaus nach dem Kriege. Mit vorhandenem MÄRKLIN-00-Material gelang es, einen Unter- und Oberleitungsbetrieb in Gang zu setzen, ein für viele Kinder unseres Dorfes noch nie gekanntes Erlebnis, das besonders in der Weihnachtszeit seine Kreise zog. Auf der Suche nach einem geeigneten Motiv zur Präsentation dieser Modelle, 30 Jahre später, bot sich der Bischofswerdaer Bahnhof im Bereich der Gleise 1,2,3 und 44 mit einer Stadtansicht als Hintergrund an. Und als besonderes Gestaltungselement sollte diese Nachbildung einer Vorbildsituation in der Epoche II (1925 – 1945) ein Wintermotiv werden. Das war nicht nur etwas anderes, sondern stellte auch andere Ansprüche an die Anlagenkonzeption, als dies aus üblicher (Sommer-) Sicht der Fall ist. Der Anfall von weichem Isoliermaterial aus einem ausgedienten Kühlschrank war der Gedankenanstoß für den Bau der Schneeanlage. Die einschlägige Literatur mit Bilddokumenten sowie Bahnhofs- und Dienstvorschriften aus dem Bischofswerdaer Stadtarchiv mit Gleisplänen um 1920 reichten aus, um epochegerecht bauen zu können.

Das Vorbild

Nach dem Studium der alten Unterlagen stellte sich die Vorbildsituation in der geplanten Zeitepoche wie folgt dar: Von der Hauptbahn Dresden – Bischofswerda – Bautzen – Görlitz – Breslau zweigt in Bischofswerda eine eingleisige Strecke mit Eilzugverkehr nach Zittau ab. Weiterhin ist der Bahnhof Ausgangspunkt der erst um die Jahrhundertwende erbauten Nebenbahnstrecke nach Kamenz. Daher die scheinbar kuriose Gleiszahl 44, denn dieses Gleis wurde benötigt, um die inzwischen stillgelegte Strecke im Modell darzustellen. Die wirtschaftliche Bedeutung des Bahnhofs war erheblich.

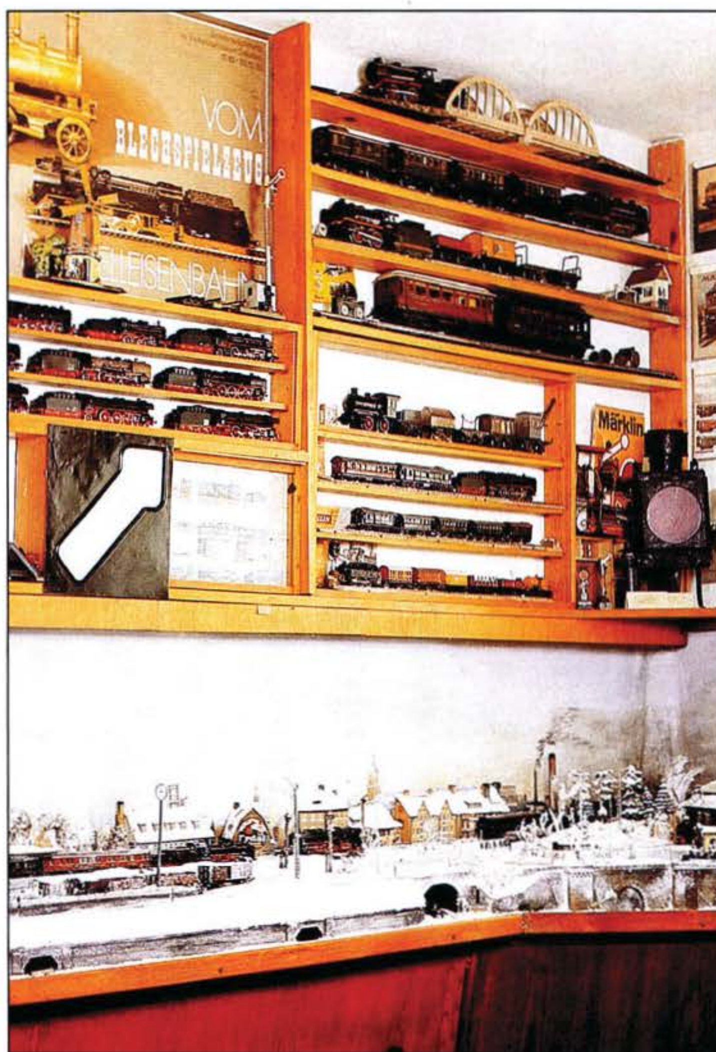
Zu den umfangreichen Aufgaben des örtlichen Güterumschlags

(Glaswerk, Tuchfabrik, Eisengießerei, Töpfereien und Granitsteinbearbeitung) kam die Rolle der Strecke Dresden – Görlitz als Probestrecke für die Waggonfabrik Busch (späterer VEB Waggonbau Bautzen) und für die WUMAG Görlitz (späterer VEB Waggonbau Görlitz), die hier auch ihre Triebwagen testete.

An Fahrzeugen der DRG waren im damaligen ostsächsischen Raum im Einsatz: Reisezüge, die in der Regel mit den Baureihen 17, 38 und 39 bespannt waren; der umfangreiche Güterverkehr wurde vornehmlich von den Baureihen 56, 58 und 86 bewältigt. Nach Literaturangaben soll sogar die Baureihe 02 auf dieser Strecke Fernzüge von Hof nach Breslau über Dresden befördert haben. Nähere Aussagen waren aber zu dieser Behauptung nicht aufzufinden.

Die vierachsigen Abteilwagen preußischer und sächsischer Bauart liefen vorrangig in Beschleunigten Personenzügen nach Görlitz und Zittau. Zweiachsige Sitzwagen der ehemaligen Länderbahnen brachten eine große Vielfalt in die Zugbildung, bis sich ab 1927 die Einheitswagen mit offener und geschlossener Bühne, die sog. »Donnerbüchsen«, durchsetzten. Im D-Zugplan verkehrten vierachsige Sitzwagen (preußische mit Oberlichtaufbau und sächsische mit Faltenbälgen). In den Fernzügen liefen auch die »Hechtwagen« genannten Eilzugwagen mit schrägem Einstiegraum.

Im Güterzugdienst waren fast ausschließlich zweiachsige Wagen aller damaligen Gattungen im Umlauf. Typisch für diese Zeit waren G-Wagen mit Bremserhaus, da in den Güterzügen durchgehende Bremsanlagen noch fehlten. So wurden ab Bischofswerda Zusatzbremser für die Gefällestrecke Klotzsche – Dresden angeheuert. Für die Arbeitslosen war das besonders im harten Winter 1929 nach authentischen Berichten »trotz beißender Kälte und klappriger Türen ein willkommener Notpfennig«.



Oben: Ansicht des mittleren Anlagenteils mit dem darüber befindlichen Modelleisenbahn-Museum des Autors

Unten links: Lok 03 099 vom Bw Bln.-Grunewald auf der Stadtbrücke. Das Lokoberteil wurde aus Zeichenkarton und Draht gefertigt. Das Fahrgestell stammt von PIKO.

Unten rechts: Einfahrt des »Oberländer« auf Gleis 3. So wurde der Eilzug Dresden – Zittau, bestehend aus einer P8 und fünf preußischen und sächsischen Abteilwagen, in den 70er Jahren genannt.

Die Modellanlage

Der Abzweigbahnhof mit Haus- und Zwischenbahnsteig mußte in Eigenbau geschaffen werden, da handelsübliche Teile fehlten. Die für die Stadt typische Mischarchitektur vom Umgebindehaus bis zum Klassizismus (Bischofswerdaer Rathaus) sollte durch Reliefhäuser und Wandkulissenmalerei dargestellt werden. Einige Gebäude wurden mit Granitsteinmehl »verputzt«, das aus den nahegelegenen Steinbrüchen von Demitz-Tumitz stammt. Die Anordnung der historischen Gebäude entspricht nur im unmitelbaren Bahnhofsbereich den tatsächlichen Standorten. Ansonsten wurde durch Platzkompromisse alles ein bißchen freizügiger gestaltet, denn es sollte lediglich der Stadtcharakter, das Milieu, eingefangen werden. Zu diesem Milieu gehören die alte Großhartauer Brücke als Kulisse am Wanddurchbruch zum Abstellraum, der nur zur Ansichtsseite hin gestaltete Demitzer Viadukt, unter dem die unschönen Wendekurven zum Schattenbahnhof verlaufen, der Lokschuppen mit der winterlichen Abdeckung einer Baustelle, unter





der wiederum Gleisbögen versteckt sind, und schließlich die Blockstelle 31 als charakteristischer Vertreter der zahlreichen Zugmeldestellen an dieser Strecke. Alle diese Details sollen den Streckencharakter unterstreichen, ihm ein unverwechselbares Kolorit geben, ohne dabei die Epochemaßstäbe zu verletzen. Die Authentizität der Letzteren kann nur durch eine Sammlung von Primär- und Sekundärquellen gewonnen werden.

Die Idee, eine Winteranlage zu bauen, geht bis in meine Kindheit zurück. Damals imponierte mir eine Winteranlage von der Windbergbahn mit MÄRKLIN-00-Material gewaltig. Welch eine Herausforderung: Winter in der alten Heimat! Doch der Mehlschnee wollte nicht gefallen. Auf der Suche nach einer festen Schneedecke, die weich und schnittfest ist, stießen wir auf die Thermoplastplatten aus einem ausgedienten Kühlschrank. Sie ließen sich mit einem Skalpell oder scharfen Messer gut in dünne Schneedeckenscheiben schneiden. Damit konnten Dächer, Böschungen und Gleiskörper großflächig »eingeschneit« werden. Schwieriger war die Gestaltung der Schneehauben auf Mauerkronen, Simsen und anderen kleinflächigen Vorsprüngen. Hier mußte mit großer Akribie »Frau Holle« gespielt werden. Zäune, Strauchwerk und die Westseiten



Fotos: Albrecht, Oschatz

Zugschluß des P 9810 an der Blockstelle 31. Die Granitsteinbrüche von Demitz-Tumitz lassen das nahe Zittauer Gebirge mit seinem vulkanischen Ursprung ahnen.

der Gebäude erhielten Schneesprayauflagen der Firma BUSCH. Dazu einen wichtigen Tip: Die Hauptwindrichtung auf der Modellanlage muß feststehen, damit Schornsteine in die richtige Richtung rauchen und die Wetterwirkung an den Gebäuden (hier Schneeverwehungen am Lokschuppendach) eindeutig sind. Daß dabei auch des Guten zuviel getan werden kann, zeigt unsere eingeschneite Drehscheibe.

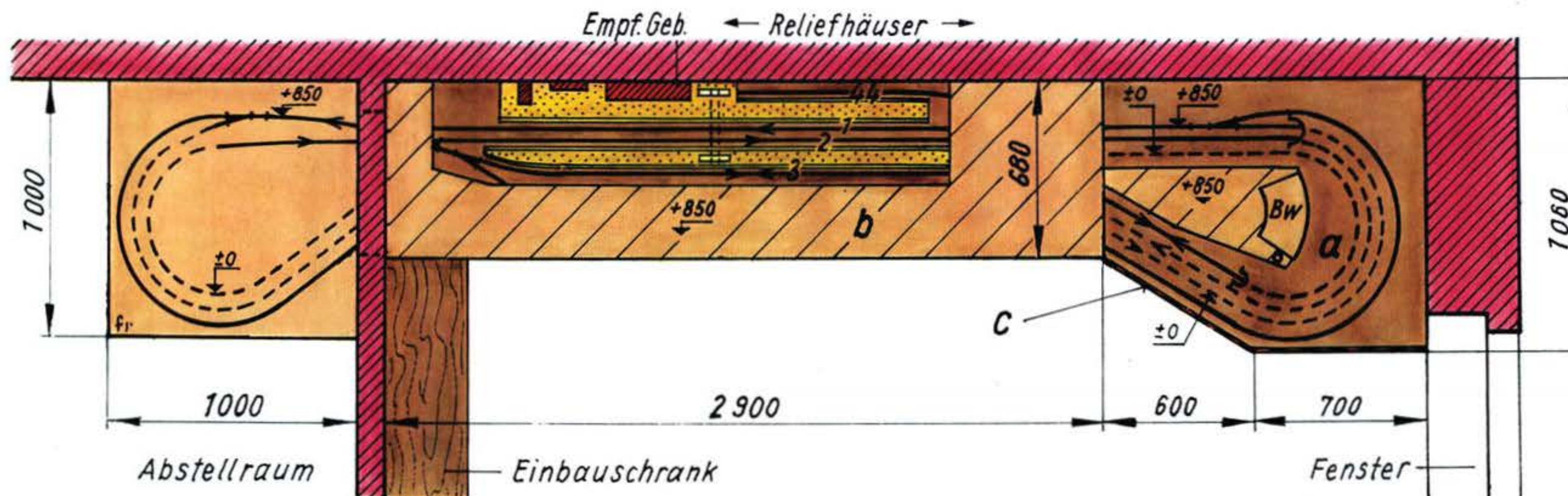
Der Zugbetrieb ist wie beim Vorbild sehr vielgestaltig. Im Schattenbahnhof warten verschiedene Zuggattungen auf Abruf. Dann durchlaufen relativ wenige Züge die Strecke oder halten im Bahnhof, so daß ein fast fahrplanmäßiger Betrieb stattfinden kann. Mit den ehemaligen PIKO-Gleisbildstellpulten wird der verdeckte Betrieb zweier Gleisharfen halbautomatisch bedient. Hier werden die Zuggarnituren entsprechend ihrer Länge auf ihren Stammgleisen abgestellt. Die Zittauer Strecke wird eingleisig im Zweirichtungsbetrieb befahren.

Alle Fahrzeuge wurden epochegerecht nach den Fahrzeug-Archiven des transpress-Verlages fotobeschriftet. Die DSG-Beschriftungen der ROCO-Schlafwagen z.B. wurden mit den MITROPA-Schriftzügen von Minilikörflaschen (erst leeren – dann abweichen!) überklebt.

Der Wohnraum

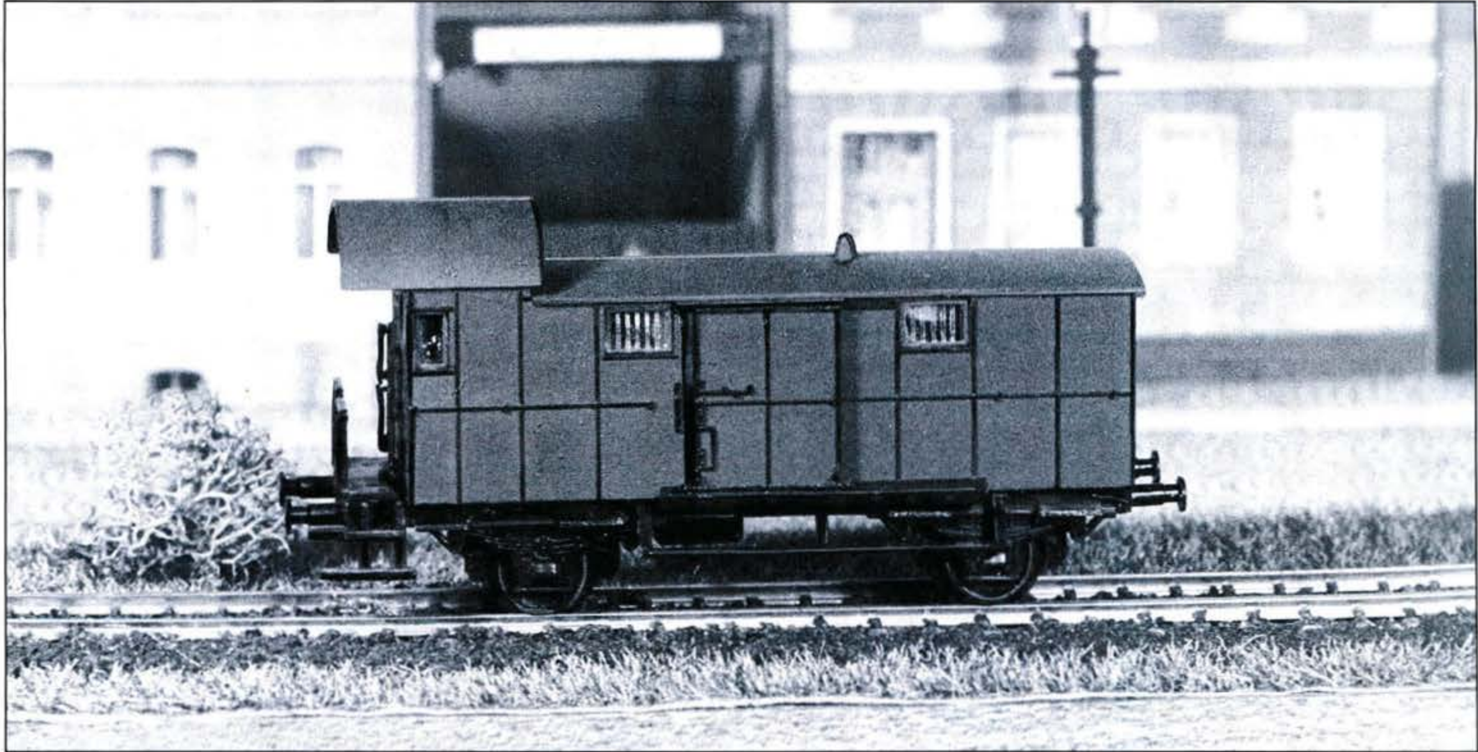
»Modelleisenbahn im Wohnzimmer«, vor diesem heiklen Thema stehen wohl sehr viele Modelleisenbahner. Wir einigten uns darauf, etwa 4/5 des 12 m² großen Raumes für Wohnzwecke zu nutzen. Der Rest wurde auf Familienbeschluß der Modellbahnanlage zugeteilt. Sie sollte sich harmonisch in das Wohnzimmerkonzept (z.B. gleiches Holzfurnier) einfügen. Die Konsol-Möbel mit Klapp- und Rolltüren sind Aufbauelemente der 4 m langen und 0,80 m breiten Wandanlage. Nur die Ostseite verbreitert sich wegen der Wendekurven bis zur Fensternische. Für die Westseite bot sich ein Abstellraum (über einen Mauerdurchbruch erreichbar) zur Rückführung zum Schattenbahnhof auf der unteren Ebene an. So konnten die unschönen Wendekurven verdeckt und Ober- und Schattenbahnhof auf einer 2,20 m langen Strecke untergebracht werden. Aus Platzgründen sind viele Gebäudemodelle als Halbreliefs ausgebildet. Die Anlage wird durch Leuchtstoffröhren, die sich hinter Blendschutzleisten befinden, beleuchtet.

Harald Brand



Reisezugwagen-Verschnitt

Die überraschend gute Resonanz, die die ersten drei Teile dieser »Verschnitt-Serie« bei unseren Lesern fanden, hat uns veranlaßt, die Trickkiste unserer Autoren mit weiteren Tips und Hinweisen zum Umbau von TT-Reisezugwagen offen zu halten.



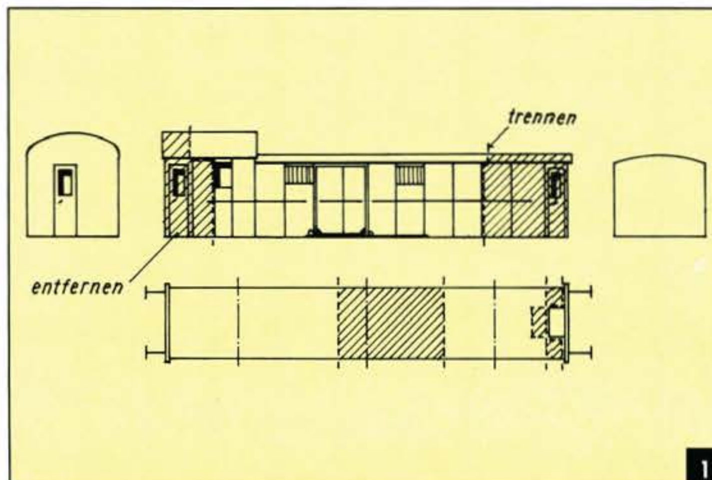
Umgebauter zweiachsiger Packwagen in TT

Für diesen Umbau werden ein dreiachsiger Gepäckwagen (Kat.-Nr. 3450) und ein Personenwagen (Kat.-Nr. 3112) benötigt, außerdem ein Stück dünnere Plaste für eine neue Stirnwand. Zunächst werden die Wagen weitgehend zerlegt und auch die Fenster vorsichtig herausgenommen. Der Wagenkasten des dreiachsigen Gepäckwagens ist gemäß Zeichnung 1 zu zersägen. Anschließend entsteht die hintere Stirnwand aus 2 mm dickem Plastmaterial. Die Stirnwand des Zugführerabteils, bestehend aus einer Tür und einem offenen Übergang, ist aus einem älteren Personenwagen (Kat. Nr. 3112) herzustellen. Sie muß nun angepaßt und anschließend eingeklebt werden. Das Unterteil wird laut Zeichnung (Abb. 1) bearbeitet und zusammengeklebt. Die Trittleisten werden gekürzt und danach unter dem Wagenkasten angebracht. Jetzt ist die Gepäckimitation zu kürzen und auf das Wagenunterteil zu kleben. Anschließend kann der Wagenkasten auch wieder befestigt werden. Bleibt am Ende nur noch, das Fahrzeug neu zu lackieren. *B. Schwarz, Förtha*

Ergänzungen

Als Grundlage für den Umbau dient das Modell eines preußischen Gepäckwagens in dreiachsiger Ausführung. Derartige Fahrzeuge existierten beim Vorbild in großer Zahl und in verschiedenen Varianten. Es gab solche mit einem offenen Übergang zum Zugführerabteil. Einige besaßen Toilettenräume für Reisende, erkennbar an den hinteren Türen. Die Länge über Puffer nahm von anfänglich 11 300 mm bis auf 12 900 mm zu. Unterscheidungsmerkmale sind auch die Lage und Größe der Fenster und der Hundeabteile.

Abb. 2 zeigt einen Vertreter, den Pw 3 Pr 00a, der nach Musterblatt IIa 11 ab 1899 gebaut wurde. Das TT-Modell entstand auf dem Untergestell des Abteilwagens des gleichen Herstellers (eine Praxis, die vor wenigen Jahren bei allen Herstellern in den verschiedensten Nenngrößen üblich war). Damit waren Einschränkungen hinsichtlich der Maßstäblichkeit und Vorbildtreue unvermeidbar. Mit einer Zugabe von 1,7 mm im letzten Feld vor den hinteren Türen ist die Abweichung sicher erträglich. Als störender erwiesen sich die vom Abteilwagen übernommenen oberen Trittstufen am Untergestell. Sie lassen sich aber leicht abtrennen, wenn man den Wagen demontiert hat.



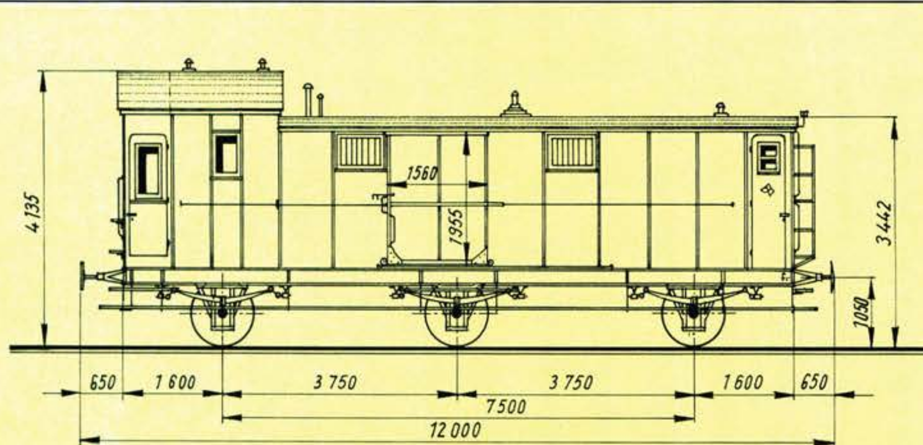
Der Anregung zum Umbau möchte ich einige Ergänzungen anfügen, die die Vorbildtreue des Umbaumodells erhöhen und die Gestaltung weiterer Varianten ermöglichen.

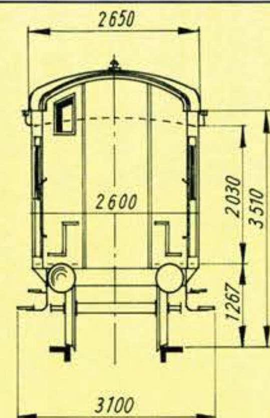
Vermutlich hat der Verfasser der Umbauanleitung einen Gepäckwagen nach dem preußischen Skizzenblatt Pwi 91 zum Vorbild genommen. Derartige Wagen entstanden auf der Grundlage des Musterblattes IIa 2 seit 1884 mit mehreren Änderungen bis 1908. Auf Abb. 3 ist ein Vertreter dieser Wagengattung wiedergegeben. Es fällt auf, daß das Zugführerabteil

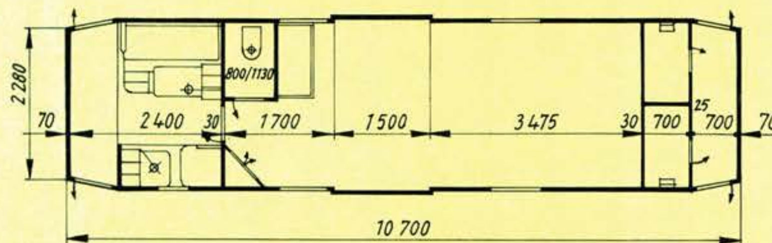
anders als beim umgebauten Modell gestaltet ist. Es käme dem Vorbild näher, wenn nur die Türbreite des abgeschrägten Teils herausgesägt würde. Unmittelbar im Anschluß an das Zugführerabteil muß allerdings ein 3 mm breiter Streifen herausgetrennt werden, um das dortige Seitenwandfeld zu verkürzen. Den Schnitt legt man günstigerweise unmittelbar neben eine der beiden senkrechten Deckleisten. Da diese Wagen keine Toiletten hatten, müßte die gegenüberliegende Wagenseite genauso aussehen wie die in der Skizze sichtbare.

Im Gegensatz zum umgebauten Modell sollte der Gepäckwagen durchgehende, untere Trittbretter erhalten. Auf ihnen hangelte sich der Schaffner während der Fahrt entlang, um zur Fahrkartenkontrolle von einem Fahrzeug zum anderen zu gelangen. Zu diesem Zweck sind auch über die gesamte Wagenlängswand Griffstangen geführt. Zu beachten ist außerdem, daß der stirnseitige Eingang höher als der übrige Wagenboden liegt. Am hinteren Wagenende befand sich ein von beiden Seiten zugängliches Hundeabteil. Weitere Verfeinerungen sind möglich und können der Abb. 3 entnommen werden. *P. Zander, Grube (b. Potsdam)*

Bild 1: Schnitte, die am dreiachsigen Gepäckwagen durchzuführen sind
Bild 2: Dreiseitenansicht des dreiachsigen Packwagensmit geschlossenen Übergangsbühnen
Bild 3: Dreiseitenansicht des zweiachsigen Gepäckwagens mit offener Übergangsbühne



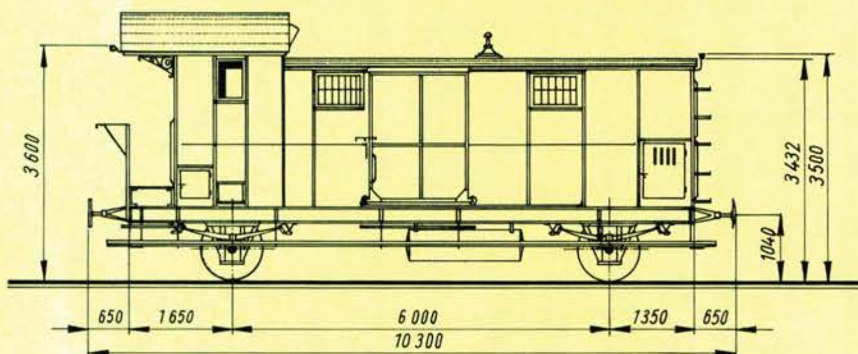


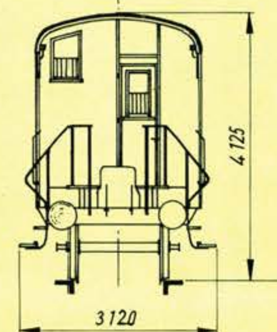


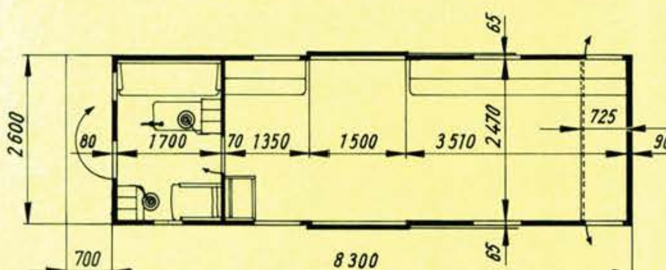
Pw 3 Pr 00a

M 1:1 (TT)

2







Pwi Pr 91

M 1:1 (TT)

3

Foto: E. Kühnlenz, Erfurt; Zeichnungen: G. Fromm nach Vorlagen von B. Schwarz und Sammlung P. Zander

Die Südostbahn (SOB)

Geographische Lage:
am rechten Ufer des Zürichsees

Eröffnungen:
1. Mai 1877: als Wädenswil-Einsiedelnbahn

27. Aug. 1878: Teilstrecke Rapperswill–Pfäffikon der Zürichsee-Gotthardtbahn
8.8.1891: Biberbrugg – Arth Goldau der SOB

Aktuelles
Vorhaben »Bahn 2000«
Eingebunden in die Taktfahrpläne der Züricher S-Bahn (S13)
Schnellzugverkehr im Taktfahrplan, Pilgerzüge und Güterzüge



DR-Lokomotiven in der Schweiz

In den letzten Monaten sorgte der kurzfristig organisierte Einsatz von zwei Elloks der DR in der Schweiz für viel Aufsehen bei Eisenbahnfreunden und in der Fachwelt. Wie es zu diesem Einsatz kam und was hinter den Kulissen wirklich geschah, darüber berichtet Alfred Buchmann-Grahl im folgenden ausführlich.

Die Vorgeschichte

Die Schweizer Bahnen versuchten im Laufe der 80er Jahre ihre schlechte finanzielle Lage durch das Aufbrauchen ihrer »stillen« Kapazitätsreserven zu verbessern. Dies aber wurde so perfektioniert, daß die Grenzen des Möglichen schnell erreicht waren. Plötzlich fehlte es an allen Ecken und Enden. Die Sicherungsanlagen wurden nicht im erforderlichen Maße erneuert und modernisiert, der Personalbestand kaum mehr als mittelfristig geplant und Fahrzeuge nur modernisiert, aber kaum ergänzt. Hinzu kommt, daß der schwerfällige Verwaltungsapparat an »alten Zöpfen« festhält und modernen Anforderungen im Unternehmerischen vielfach recht hilflos gegenübersteht. Diese Situation ist im politischen Überlebenskampf gegenüber dem immer noch stärkeren Straßenverkehr nicht gerade förderlich. Was früher bei den Bahnen an zusätzlichen Leistungen ohne große Schwierigkeiten möglich war, ist heute völlig unmöglich, da sämtliche Eisenbahnverwaltungen in der Schweiz in ähnlichen Problemen stecken. Besonders schlimm getroffen hat es die Südostbahn (SOB). Sie leidet schon seit Jahren unter der dem öffentlichen Verkehr besonders feindlich gestimmten Politik des Kantons Schwyz. Finanzierungsaktionen wurden, wenn überhaupt, nur für das absolute Minimum genehmigt. Der Abteilung Zugförderung und Werkstätten ist es immer wieder gelungen, mit viel Ideenreichtum und handwerklichem Können Reisezugwagen und Dienstfahrzeuge aus Abbruchfahrzeugen neu aufzubauen.

Auch auf dem Triebfahrzeugsektor ist die SOB total festgefahren: Neben dem Ausbau der Anlagen im Rahmen des Projektes »Bahn und Bus 2000« und der damit verbundenen Baumaterialtransporte fallen weitere Zugfahrten an.
Nun ist das eingetreten, was durch die »Aushungerungspolitik« der Schwyzer Kantonsregierung früher oder später passieren mußte: Man hat sich »zu Tode gespart«.

Unabhängig davon hatte die SOB im Frühjahr 1990 das Glück, zwei sehr große Transportaufträge vertraglich zu binden: Kiestransporte aus dem baden-württembergischen Schwackenreuthe nach Sattel-Ägeri und Schindellegi-Feusisberg. Diese Transporte konnten aber nur übernommen werden, wenn die Züge ab Grenze durch SOB-Personal und eigene Triebfahrzeuge weitergefahren würden.



Die Auswege

Fieberhaft wurde nun in der gesamten Schweiz nach mietbaren Triebfahrzeugen gesucht. Ein Zeitungsinserat in der »Neuen Züricher Zeitung« führte schließlich weiter.

Etwa acht Angebote aus dem europäischen Ausland trafen bei der SOB ein. Einige kamen aus technischen Gründen nicht in Frage, wie ein polnisches und das einer schwedischen Privatbahn mit einer Lokomotive ohne E-Bremse. Zu den interessantesten Offerten gehörten die der ČSD und DR. Lokomotivführer der SOB machten Probefahrten bei der DR und den ČSD. Verhandlungen mit beiden Bahnverwaltungen folgten. Geprüft wurde die ČSD-Lokomotive 372.001 (Škoda/80E), bei der DR als BR 230 bekannt. Die ČSD waren bereit, ihre Prototyp-Lokomotive an die SOB zu vermieten. In Prag wurde vereinbart, daß die Lokomotive auf der SOB-Hauptstrecke zum Probeeinsatz gelangen soll. Gleichzeitig handelten die Beteiligten einen Vertragsentwurf über eine eventuelle Miete dieser Lokomotive aus. Die Skoda-Werke richteten inzwischen einen Satz Drehgestelle aus der Serienfertigung mit einer verstärkten Bremsanlage für die Anforderungen der SOB her. Am 23. Juli 1990 sollte die Lokomotive, in planmäßige Güterzüge eingereiht, über den Grenzbahnhof Buchs (SG) in Wädenswil eintreffen.

Und nun geschah etwas, was eigentlich auch in der ČSFR Vergangenheit sein sollte: Die noch existierende Außenhandelsorganisation für Schienenfahrzeuge führte hinter dem Rücken der SOB Abklärungen über deren Kreditwürdigkeit durch. Gleichzeitig traf ein neuer Vertragsentwurf ein. Er beinhaltete höhere Mietforderungen, Vertragsbestimmungen nach österreichischem Recht, Zahlungen in US-Dollar statt Schweizer Franken und die Forderung von 15 000 US-Dollar für Umbauarbeiten. Gleichzeitig sollte eine neunköpfige Delegation aus der ČSFR auf Kosten der SOB in die Schweiz reisen. Das Ganze wurde zudem ultimativ mit einer 45stündigen Frist zur Vertragsunterzeichnung unterlegt. Ein sehr interessanter Test der Škoda-Lokomotive wurde dadurch Opfer von Überresten der Planwirtschaft, die zu diesem Zeitpunkt, gepaart mit viel Bürokratie, offensichtlich noch in vollen Zügen funktionierte!

Die SOB verzichtete dankend auf das Angebot, da inzwischen die Abklärungen über einen Einsatz der BR 243 der DR positiv verlaufen waren.

Die 243 922 bei der SOB

Die im Vergleich zur schweizerischen Re 4/4ᴵᴵ etwas schwächere 243 der DR ist dennoch in der Lage, auf den 50-‰-Strecken der SOB gleich hohe Anhängelasten zu befördern. Probleme befürchtete man lediglich durch die in der Schweiz völlig unbekannte hochspannungsseitige Thyristor-Überschalteinrichtung. Da aber die Bahnaufsichtsbehörde in Bern den Einsatz telefonisch ohne weitere Nachfrage bewilligte, gab es für die SOB keinen Anlaß, die Netzrückwirkungen zu untersuchen.

Anfang August 1990 traf die 243 922 in der Werkstatt Samstagern ein und bekam einen Einholmstromabnehmer der Schweizer Bahnen. Der Instrukteur der Rbd Erfurt, Kurt Mager, unterwies die SOB-Lokomotivführer; kurz danach folgten die ersten Versuchsfahrten. Bei bestem Wetter bewährte sich die 243 922 erstaunlich gut, und man schloß mit der DR unmittelbar danach einen Mietvertrag über 18 Monate zu einem Tagespreis von 1 500 Fr pro Lokomotive ab.

Trotz dieser recht teuren Lösung ist man damit in Wädenswil recht zufrieden und glücklich. Das Bundesamt für Verkehr hat unmißverständlich zum Ausdruck gebracht, daß der Kauf von Lokomotiven über unkonventionelle Finanzierungen nicht gestattet werden wird. Eine zweite 243er, die 243 949, sollte ebenfalls die Reise in die Schweiz antreten. Doch erstens kommt es anders und zweitens als man denkt! Wie schon so oft in der SOB-Geschichte. Das Adhäsionsverhalten der 243 922 ließ bei ungünstiger Witterung zu wünschen übrig. Sie ist nicht die einzige Baureihe, die bei schlechtem Wetter auf der SOB-Steigung die Lokomotivführer zum Fluchen und Verzweifeln bringt. Auch die alte SBB-Gotthardlokomotive Ae 4/6 erwies sich als eine »Tänzerin« und war nicht zu gebrauchen.

Die 250 252 kam hinzu

Umgehend wurde daher der Abruf der zweiten 243er storniert! Das ursprüngliche Alternativangebot der DR, die BR 250, sollte nun umgehend getestet werden. Wieder reagierte die DR schnell und unbürokratisch. Am 12. September 1990 holte die 243 922 die 250 252 vom Züricher Güterbahnhof ab und schleppte sie in ihre vorübergehend neue Heimat.

Die 243 922 und 250 252 sollten zunächst 1 200 t schwere Kieszüge von der SOB-Re 4/4ᴵᴵᴵ übernehmen und in fünf Teilen zu 270 t über die 50-‰-Steilrampe schleppen. Bei diesmal richtigem Versuchsfahrtwetter fuhr sie auf Anhieb mit 390 t an.

Beide Maschinen werden nun noch eine Schweizer Indusi erhalten. Dann können die Lokomotiven die Züge in Singen (Htw.) oder Schaffhausen auch selbst abholen.

Die Perspektiven

Auch die Mittelthurgaubahn (MThB) übernimmt seit 1989 täglich einen Ganzzug mit 1 120 t Last in Konstanz. Ebenso fehlt es hier an Lokomotiven; vorhanden sind lediglich einige Re 4/4ᴵᴵᴵ und Hochleistungstriebwagen der Baureihe ABDe 4/4. Je ein solches Triebfahrzeug befördert mit Vielfachsteuerung die schweren Güterzüge - eine Interimslösung! Eine 243er würde hier zu schwach sein, eine 250er aber den Anforderungen gerecht werden. Entschieden aber wird erst, wenn die SOB weitere Testergebnisse im Zusammenhang mit der 250 252 vorlegt.

Alfred Buchmann-Grahl



Bild Seite 23 oben:
Ostdeutsche Lokomotive vor einem Schweizer Militärzug. Wer hätte das je gedacht? Am 11. Oktober 1990 benötigte die 250er auf der Steilrampe Hilfe durch den im Bild nicht ersichtlichen Hochleistungstriebwagen der Baureihe BDe 4/4.
Foto: F. Sutter, Sammlung A. Buchmann-Grahl, Chur

Bild Seite 23 unten:
Am 12. November 1990 holte die 243 922 ihre »große Schwester«, die 250 252, vom Züricher Güterbahnhof ab.
Foto: D. Heer, Sammlung A. Buchmann-Grahl, Chur

Bild links:
Lokomotive 243 922 zieht mit einer Re 4/4ᴵᴵᴵ der SOB einen Extrazug bei Rothenturm am 3. August 1990
Foto: M. Gross, Sammlung: A. Buchmann-Grahl, Chur

Modell Eisen Bahner

Güterschuppen

Der erfolgreiche Modellbahn · Kleinanzeigen Markt

Anzeigenschluß für die nächste Ausgabe, Heft 2/91, ist am 14. Januar 1991

Biete

H0: OB-Züge, Kleinserienautos, Panzer (alles aus SU), „Smer" und „Igra"-H0-Autos, Autos 1:43, Eisenbahnmütze. Suche: Herpa-Autos. Peter Kondratiew, Korablestroiteleg 44-2 445, Leningrad, UdSSR

SUPER-SONDERANGEBOT:
PIKO, BR 01^5 (DR), BR 03^{0-2} (DR, Reko), BR 41 (DR, Reko), je **nur 119,50.** 2 Stück **235,–,** 3 Stück **343,–** (auch gemischt). PILZ-Weichenpaar 15^0 mit Antr., **nur 29,–.** Weitere Superangebote enthält unsere Preisliste (gegen DM 2,– in Briefmarken). Wir liefern nur per Nachnahme. Kein Versandkostenanteil bei Sonderangeboten ab DM 70,–. Unser Angebot gilt nur soweit der Vorrat reicht!
Lippstädter Modellbahnversand
Rathausstraße 19 · W-4780 Lippstadt

Biete „Modelleisenbahner" komplett ab 1/70. Wolfgang Heide, Welgerstal 30 (33-17), O-6080 Schmalkalden.

Verkl. „me" 82–89, je Jahrg. 10,–, Eisenb.-Lit. (Liste anf. m. Freiums.), ME-Kal. 79–90 je 2,50, Pilz-Profil H0+TT Neusi., -,50 DM/m, TT: Zeuke 81 orig. m. Metallr., 90,-, 50.40 190,- DM. Thomas Lieberwirth, Kirchweg 4, O-9394 Eppendorf, Tel. 07293/298

Verkaufe MS-Schienenprofil für Gartenbahn (technomodell), Länge: 2 m, Stück DM 12,-. Karl Scheidler, Plönzeile 21, O-1160 Berlin.

Biete: Rollmaterial, Spur H0/H0e sowie LGB Gartenbahn, Zubehör, Schmalspurbausätze, Literatur. Umfangreiche Liste. Bitte 1,- Rückporto. Arnulf Kettler, Emilienstr. 60, W-4300 Essen 1.

Mehrzugbetrieb – echt Großbahn-digital
DAS TR128 – DIGITALE LEITSYSTEM –
speziell entwickelt für Spur IIm; I; 0 & Livesteam –, 32 Loks fahren in einem Gleisnetz gleichzeitig, 112 Magnetartikel schalten.
Einfache Planung · Schnelle Realisierung · Minimaler Verdrahtungsaufwand · Freilandbewährt
Neu! Sound-Digital:
Diesel-, Dampf-, Signalpfiff-Geräusche
– Als Einbaumodul einfache Nachrüstung –
Unser Lieferprogramm zu Sparpreisen:
LGB – Märklin – Magnus – Livesteam: Merlin
Beratung · Vollservice · Alles für die Großspur
Reparaturen · Fertigung · Vertrieb
SONOR electronic GmbH · D-6941 Abtsteinach · Pf. 06

Biete: Roll. Mat. TT, Kleinserienkatalog, TT geg. 3,- DM in Briefmarken, EB-Literatur. Suche: Alles BTTB, Zenke, Rohal u. Kleinserien. Tausch o. Verkauf. Uwe Ziegler, Käthe-Kollwitz-Str. 17, O-7254 Machern

TT Loks, Waggons u. Gleise, Liste gegen Freiumschlag (PNV). Carsten Storch, Wetzelweg 32, O-7043 Leipzig.

Liebhaber f. Spur S! Verkaufe Schienenbus m. Hänger, Lok E18, Dampflok BR24 m. Tender, 2 Güterwagen sowie Weichen- u. Schienenmat. Rolf Becher, Schwarzenberger Str. 29, O-9400 Aue.

Verkaufe: „ME" Jg. 1960–1989, Abgabe mögl. kompl., MEB-Kalender 1961–1990 (1985 fehlt). Rudolf Hintschich, Schloßstr. 1a, PF 32-12, O-4207 Mücheln.

H0 Piko $BR01^5$, BR106, BR120 sowie 3× BR110 u. SKL-Bausatz (orange). Suche: H0m Pers.wagen der Harzquerbahn od. Brockenbahn, auch einzelne Wagen. Uwe Bartkowiak, Weberstr. 6, O-2510 Rostock 5.

Verkaufe N: Neuwertige Fahrzeuge Fleischmann, Minitrix, Arnold, Piko, Liste gegen Freiumschlag. Gerhard Makowsky, Str. d. 7. Okt. 111, O-6219 Bad Salzungen.

Verkaufe: Glasers Annalen, kompl., 12 Bd. E–B, Jahrbücher 1963–1985, Lok. von Borsig, Lok. aus Esslingen, Leipz.-Dresdner Eisb.-Geschichte u. Geographie Deutsch. Eisb. 2 Bd. K. Weirauch A.-Bebelstr. 50, O-6602 Berga

Eisenbahn-Treffpunkt SCHWEICKHARDT
O-9900 Plauen im Vogtland · Wilhelm-Pieck-Straße 145 · Telefon 33169
Öffnungszeiten: Mo.–Sa. 9.00 bis 13.00 Uhr, Mo.–Fr. 14.30 bis 18.30 Uhr
VERSAND
in Waiblingen, Rathausstr. 94, W-7050 Waiblingen 5, Tel. 07151/31772
in Stuttgart, Schmidenerstr. 43, W-7000 Stuttgart 50, Tel. 0711/556676
in Plauen im Vogtl., Wilh.-Pieck-Str. 145, O-9900 Plauen im Vogtl., Tel. 33169

Hallo, Modellbahn-Freunde! Wir in Plauen haben das komplette Sortiment von A bis Z.

Egal, ob Fahrzeuge oder Gleissysteme, egal ob Steuerungssysteme oder Zubehör: Bei Schweickhardt finden Sie, was Sie suchen.

Selbstverständlich können Sie alle Artikel auch in unseren oben aufgeführten Geschäften bestellen.

Fordern Sie unsere aktuelle Sortimentsliste für DM 6,– in Briefmarken an, oder kommen Sie einfach mal vorbei. Ein Besuch lohnt sich!

»Ständige Second-Hand-Aktionen«

Verk. Piko HO, 37 Loks, 50 Reise- u. 91 Güterwg., Triebwagen, Pilz-Weichen, fast neu, mögl. komplett, für DM 3000,-, auch Tausch gegen N (Arnold), evtl. auch einzeln. Thomas Kreft, Stendaler Str. 38, O-1150 Berlin.

Verk. Pilz-Gleismat. u. 1 m-Stücke NS-Profil (alles HO), OA1 u. 4, Triebw.-Archiv, O. Rübeland-B., D. Muldent.-B., 150 J. Schlematal-B., Div. „me" '71–'84, List geg. frank. Freiumschl., suche DAB (Ausg. ab '87). Andreas Tomisch, Krumpaer Landstr. 50, O-4207 Mücheln.

Biete Loks, Wagen, Zubehör in H0, TT, N sowie Literatur, evtl. Verkauf, Liste geg. frankierten Rückumschlag. **Suche** H0 BR84, E18, E63, BR99, Herr u. Wagen, „me" vor 1970. Frank Nindl, W.-Pieck-Str. 70, O-1054 Berlin.

Biller-Bahn 0e, alte Nürnberger Spielzeugeisenbahn, verkaufe. **Kaufe u. tausche** auch Loks, Wagen u. Komplettpackungen. Suche auch Egger-Bahn, Rokal TT u. M+F. Klaus Eisele, Meisenweg 14, W-7910 Neu-Ulm 3, Tel. 0731/84769.

Verkaufe od. tausche Modellbahnen ehem. DDR-Hersteller S, H0, TT sowie Liter. (Reihe Verkehrsgeschichte, Guben u. seine Bahnen, Rekonstruktion 58^{30}, à DM 19,50). **Suche** Modellbahnen (1945–1970), bevorz. ehem. DDR sowie Zubehör (Kfz, Figur, alte Häuser u. a.) u. Literatur (Schmalsp. u. Nebenbahnen). P. Rassmann, Nr. 46, O-7561 Groß Drewitz.

Verk. für TT BR119, DM 50,-, 250, DM 50,-, 56, DM 40,-, 86, DM 35,-, 35, DM 35, 110, DM 30,-, 118, DM 30,-, 130, DM 30, für H0 BR24, DM 25,- 64, DM 20,-, 50, DM 30,-, 86, DM 30,-, 03 DM 90,-, alles Bestzustand. Frank Krone, Rosa-Luxemburg-Str. 1, O-4700 Sangerhausen, Tel. 44257.

TT-Material, Gleise, Loks, Wagen, alles DDR-Produktion, zusammen od. einzeln. Liste anfordern! Peter Dohmel, Dorfstr. 91, O-7501 Brahmow

Verk. TT-Anl., kompl. 2×1m, TÜV, DM 1500,-. Werner Lorbeer, Obergasse 4, O-4801 Hassenhausen.

• AUTOS • DAMPFMASCHINEN • mechanisches SPIELZEUG
suche ständig • EISENBAHNEN
ALFRED KRIEG
AUKTIONATOR
7100 Heilbronn-Biberach
Brahmsstraße 14
Telefon 07066-7021
Telefax 07066-6490

Ich nehme Anmeldungen f. Reisen entgegen. Ostern '91 am Gotthard, 28. 3. 91 – 1. 4. 91, Verkehrsmuseum Nürnberg, Pfingsten '91: Unterwegs m. d. RhB, Exkursion z. Gotthard usw., schriftl./tel. an: Dankward Mönnig, Steinitzer Str. 01, O-7530 Neupetershain, Tel. Welzow 224 od. 440.

Biete TT-Material, 3 Loks, 18 Wagen und viel Gleismaterial neuwertig, zus. für DM 300,-. „me" 1/82–12/86, sieben Hefte fehlen ab 1/87–9/90, komplett für 50,- DM; Modelleisenbahn-Kalender 1980, 81 und 85 für 2,- DM pro Stück, Zuschrift an J. Oßowski, Neue Schulstr. 57, O-6822 Rudolstadt-II.

TT-Anl., 2×1.25 m, 14 Loks, 90 Wgn. Schaltpult, L+W in Schaukästen, Weichen mit Unterflurantr., 3 Fahrstromber., Klappvorr., viele div. Einzelt., 35 Bücher, ME-Hefte 10/82–9/90, kompl., Info anf. Gerald Engelmann, Str. d. Friedens 21, O-4104 Hohenthurm

„Modelleisenbahner", Jahrgänge 1969-1973 u. 1983-1989 sowie viele Einzelhefte 1964, '67, '68, '74-'76, '78, '80-'82. Ulrich Weigt, Wald.-Schmidt-Str. 37, O-1153 Berlin, Tel. 49/42423

H0-Heimanlage, 3,50×1,25 m, ohne rollendes Material zu verkaufen. Weichen u. Gleise, Standardgleis, 4 Bahnhöfe, 31 Weichen, 12 abschaltbare Gleise, Zubehörtrafo (40 VA) wird mitgeliefert. Jürgen Lehmann, Bahnhofstr. 3, O-1221 Grunow.

Biete

Videos aus der Dampflokzeit. Prospekt anfordern! SZ-Film, In der Mirke 18, W-5600 Wuppertal 1. H

Biete „Dampflok-Archiv" 2, 4. Aufl., „Reisen mit der Schmalspurbahn". Alfred Goldner, Gartenstr. 7, O-9901 Theuma, Tel. w. d. A. Plauen 274227.

Biete: Modell- u. Eisenbahnlit., H0-Mat., Liste anf. **Suche** u. a. H0-Material u. Material über altm. Kleinbahnen, auch leihw. Birger Buczkowski, Lindenstr. 51, O-3550 Seehausen.

Ca. 2500 Modellautos, 1:87, überwiegend WM u. Espewe (VB pro Stück DM 20,-), aber auch viele andere. Nur Gesamtabnahme erwünscht. Dirk Guder, Kl. Gottwald Str. 4/2270, O-5320 Apolda.

Suche

H0 Piko BR01[5], BR106, BR120 sowie 3× BR110 u. SKL-Bausatz (orange). Suche: H0m Pers.wagen der Harzquerbahn od. Brockenbahn, auch einzelne Wagen. Uwe Bartkowiak, Weberstr. 6, O-2510 Rostock 5.

1:32-Hobbymodellbauer SPUR 1, seit 15 Jahren aktiv, bietet Erfahrungsaustausch für Freizeitaktive. Bin 63 Jahre. Meldung mit Berufs- u. Altersangabe. Horst Schmeißer, Simrockstr. 18, W-4000 Düsseldorf, Tel. 0211/681882.

Suche: H0 Liliput BR62, Rivanossi BR98° sowie Lil. H0e Reihe 298, WB5. André Unterdörfer, Mozartstr. 2, O-9704 Falkenstein/V.

Suche in TT BR25, 41, 42, 43, 52, 58 sowie Baupläne von Lokomotiven der ČSD in Spurgröße TT. Dirk Sporleder, Heinrich-Rau-Str. 09, O-3230 Oschersleben.

Suche

Suche Kontakt zu Trambahnfans in ganz Europa zum Austausch von Informationen, Daten, Dias, Fotos, Prospekten u. Literatur. Eberhard Müller, Oschatzer Ring 4, O-1150 Berlin.

Verkaufe od. tausche Modellbahnen ehem. DDR-Hersteller S, H0, TT sowie Liter. (Reihe Verkehrsgeschichte, Guben u. seine Bahnen, Rekonstruktion 58^{30}, à DM 19,50). **Suche** Modellbahnen (1945–1970), bevorz. ehem. DDR sowie Zubehör (Kfz, Figur, alte Häuser u. a.) u. Literatur (Schmalsp. u. Nebenbahnen). P. Rassmann, Nr. 46, O-7561 Groß Drewitz.

Suche: Betriebsbuchauszüge, Lokverwendungsnachweise, Umlaufpläne, Buchfahrpläne u. ä. für d. DR-BR 50, 40, DR-Dampflokfotos vor 1975 (s/w). Axel Metz, Greifenhagener Str. 67, O-1058 Berlin, Tel. 4499557.

Suche E70 u. AB4üpe. Verkaufe in TT noch unbenutzt. BTTB Gleissystem, St. 0,50 DM. Zubehör, BR 119, 56 grün, 130, 110, V 36 grün u. rot sowie Personen- u. Güterwg. zum alten Preis. Olaf Döhne, Shukowstr. 10, O-7024 Leipzig

Suche jegliches Material über die Halle-Hettstedter Eisenbahn (KBS 602/656), auch leihweise. Kaufe zudem alte Kursbücher. Angebote bitte mit Preisvorstellung. Stefano Cantoni, Allersberger Str. 165, W-8500 Nürnberg 40, Tel. 0911/498840

Ältere Märklin Eisenbahn und anderes Märklin-Spielzeug ggf. auch defekt sucht: Reinhard Seeger, Nikolausberger Weg 144, W-3400 Göttingen, Tel. 0551/55400

Suche Dampflokschilder, besonders 64165, 64256, 64317, 64369, 64406,. 64412, 64462, 64464, 64482 und andere Baureihen, sowie Fabrikschilder. Angebote bitte an: Sven Hannemann, Borner Str. 10, O-1093 Berlin, Tel. 3223035

Achtung, Eisenbahnfreunde! Wir suchen für die Waggonaufarbeitung Ersatzteile aus alten Personenwagenkästen. Wo stehen solche als Hühnerstall, Geräteschuppen? Wir honorieren jeden Nachweis, mgl. mit Bild: Dampfzug-Betriebs-Gemeinschaft e. V., Postfach 100327, W-3200 Hildesheim.

Biete: Roll. Mat. TT, Kleinserienkatalog TT geg. 3 DM in Briefmarken, EB-Literatur. Suche: Alles BTTB, Zenke, Rohal u. Kleinserien. Tausch o. Verkauf. Uwe Ziegler, Käthe-Kollwitz-Str. 17, O-7254 Machern.

Suche HOBR42 Gützold. BR84 Hus Ka BR 91 Glashütte BR 62 Bergfelde VT135 mit Hänger. Bitte m. Preisangabe. K. Viertel, Schlettauerstr. 21, O-9317 Sehma

Suche in TT: BR44 u. BR94, möglichst aus Industriematerial umgebaut, mit Preisangabe. René Köppe, Ringstr. 17, O-7232 Bad Lausick.

Suche den Fan aus Chemnitz, der am 3.11. den Dampfzug in Stendal verließ u. sein Notizbuch vergaß. Volker Dreyhaupt, Teichhuhnweg 14, W-2900 Oldenburg.

„Bekenntnisse eines Eisenbahnnarren" v. Karl-Ernst Maedell, Fotos (WPK) BR 44 auf der Strecke Halle-Nordhausen (bes. ges. Blankenheim). Bitte Angebote an: Jan Welkerling, Hauptstr. 38, O-9362 Drebach.

Su. ME 52–63, biete Lit. Baur. 01, Hist. Bf. Bauten I, Als d. Züge fahren lernten, Str. B. Arch. 1, 3, 6, 7, ME 83–89, Stindt, Baustr. 24, Wolgast, O-2220

Suche Fotos vom Bahnhof Benshausen, Krs. 624, auch leihweise. Martin Badack, Str. des Friedens 59, O-7501 Kunersdorf.

Suche: Indianer, Cowboys, Ritter usw., Tiere aus brauner, tonartiger Masse mit Drahtverstärkung innen, Fahrzeuge, Burg, Bauernhof, Kataloge, alles nur von LINEOL u. ELASTOLIN (HAUSSER). **Biete:** Modellbahnmaterial, verschiedene Spurweiten, Modellautos, Zubehör, Eisenbahnliteratur, Kalender usw. od. Bezahlung. H. Lang, Bangemannweg 7, W-3000 Hannover 91.

Zu kaufen gesucht: jegliche Ersatzteile (auch Schrott) von Piko BR50. D. Popel, Junker-Jörg-Str. 2, O-1157 Berlin, Tel. 5098138.

Suche von Stadtilm Spur S, rollendes Material, Signale, Gleise u. Weichen u. anderes Zubehör. Bitte Angebotsliste mit Preisangaben zusenden! Peter Kerntopp, Kirchstr. 57, O-1110 Berlin.

Märklin Spur 0, ob defekt, verrostet, bespielt od. ladenneu, vom Einzelstück b. z. kompl. Anlage. Kaufe alles, jede finanzielle Größe! Seriöse u. diskrete Abwicklung. Zahle bar, erbitte Angebote! Friedrich Göllner, Bahnhofstr. 3, W-3070 Nienburg, Tel. 05021/2358.

DDR-Produktion: 50 mit Triebtender, 1B1 Lok, Stromlinien-Lok, E-Lok, Oberleitungs- und Dieseltriebwagen, 03 Schicht, Schnelltriebwagen. Stelter, Pasteurstr. 1, O-Berlin 1055.

Biete Loks, Wagen, Zubehör in H0, TT, N sowie Literatur, evtl. Verkauf, Liste geg. frank. Rückumschlag. **Suche** H0 BR84, E18, E63, BR99, Herr u. Wagen, „me" vor 1970. Frank Nindl, W.-Pieck-Str. 70, O-1054 Berlin.

„me" 6–11/59, 1–3/60, 2/61, 11+12/63, '64 kompl., 1–7/65, 3+7/66, 4–6 u. 10–12/67, 1, 2, 4 u. 9/68, 6/75, 1/76, 4/78, 7/79, 10/82 u. E70 TT. Thomas Richter, Obernaundorferstr. 8, O-8212 Freital.

Geschäftsverbindungen

Mittleres BRD-Modellbau- und Handelsunternehmen **sucht Kooperationspartner** zum Aufbau einer **Niederlassung** für den Verkauf **im Bereich der ehemaligen DDR.**
Zuschriften unter Chiffre 8454132 an Motor-Presse, Postf. 106036, W-7000 Stuttgart 10

Tausche

TT, kompl. Zuggarnituren (Kleinserie, Um- u. Eigenbauten), gegen H0/H0e-Fahrzeuge, Epoche II, Sachsen od. Sä. EB-Literatur. Reiner Käseberg, Straße der DSF 17, O-8122 Radebeul.

Biete: TT BRO1, 56, 23, 81, 86, 130, 118, 119, 110, 254, 211, LVT, 107, V36, V200 sowie N: BR118, BR89 Fl. u. 3 Donnerbüchsen! Suche: HO BR50, 42, 91, 03, 64, 24, 89, 23, 81, 80, 62, alles DDR u. DR. Kay Böhme, Hs.Nr. 80, O-6901 Großeutersdorf

Tausche

Tausche Straßenbahnarchiv Bd. 3 gegen Straßenbahnarchiv Bd. 6. Thomas Hildebrand, Str. der Einheit 64, O-5101 Klettbach

Biete: Dampf.-Archiv 1 (DM 28,-), E-Lok-Archiv (DM 36,-), Reisez. w.-Archiv 1 (DM 32,-), alle cellophaniert, letzte Auflage. Suche: Dampfl. A. 3/4/5; Sachs. 1/2; Preuß 1/2; Triebw. 1/2, nur cellophan.! Gisbert Tauchmann, Damaschkeweg 1, O-9803 Mylau

Biete HO E46, MY1122, BRO1, 03, 38, 41, 55, 66, 75, 86, div. Wagen. Suche HO: BR91, 93, 185/195, VT135/VB140, ETA, Bi24, Bi33, C4üPr 13, ME52–64, 10/68, 5/7/10–12/69, 1/71. Wolfgang Hohberger, Ausbau 3, O-1321 Luckow

Suche Kontakt zu Trambahnfans in ganz Europa zum Austausch von Informationen, Daten, Dias, Fotos, Prospekten u. Literatur. Eberhard Müller, Oschatzer Ring 4, O-1150 Berlin.

Verschiedenes

Markkleeberg., 27. 1. 91, 9.00 – 13.00 Uhr, 1. Markkleeberger Modellbahntauschmarkt und -börse in der „Linde", E.-Thälmannplatz 1, Markkleeberg, O-7113. Tischbestellungen und Infos H. Strenz, G.-Freytag-Str. 3, O-7113 Markkleeberg (Linie 28 ab Lpz. Hbf.)

LEIPZIGER Modellbahn- u. Spielzeugbörsen, Sonntag, 27. Januar, 10. März, 21. April 1991, 10 bis 16 Uhr, in Leipzig-Schönefeld, Frauenkulturzentrum. Info: Hans Schimpf, Josephstr. 38, O-7033 Leipzig.

„Der TT-Kurier", die einzige deutschsprachige Fachzeitschrift für die Baugröße TT ist das Mitteilungsblatt des Arbeitskreis-TT-Modellbahn e. V. Info über Mitgliedschaft od. Abonnement bei: AKTT, R. Fisahn, Wallburgstr. 4, W-5630 Remscheid.

Biete · Suche · Tausche · Biete · Suche · Tausche

Ab **sofort** können Sie **Ihre private Kleinanzeige** im **MODELL-EISENBAHNER** aufgeben. Angeboten, gesucht oder getauscht werden können **z. B. Literatur, Modellbahnartikel und historisches Eisenbahnmaterial.** Ihre Anzeige wird von **über 300.000 Interessenten** gelesen. Füllen Sie einfach den Bestellschein mit Ihrem **Angebot/Wunsch** aus. Senden Sie den Bestellschein dann an die T & M Verlagsgesellschaft. Ihre private Kleinanzeige erscheint in der nächstmöglichen Ausgabe. Sie erhalten von uns eine **Rechnung.**

Veröffentlichen Sie folgende Kleinanzeige im MODELL-EISENBAHNER:

Bitte ankreuzen: ☐ **BIETE** ☐ **SUCHE** ☐ **TAUSCHE**

ANZEIGENPREIS: Bis zu 5 Zeilen kosten DM 30,–, jede weitere Zeile DM 6,– inkl. MwSt. Ihre Anschrift – evtl. mit Telefon – setzen wir ein. Sollte Ihr Anzeigentext länger als 6 Zeilen sein, so senden Sie uns diesen bitte formlos zu.

NAME/VORNAME — TEL.

STRASSE, NR. — ORT/PLZ — DATUM/UNTERSCHRIFT

Bestellschein ausfüllen:
pro Zeile maximal 36 Zeichen (inkl. Satzzeichen und Leerzeichen)

Gewerbliche (!) Anzeigen auf Anfrage beim Verlag

Bestellschein ausschneiden und einsenden an:

T & M Verlagsgesellschaft
Anzeigenabteilung
Postfach 1410
Otto-Grotewohl-Str. 19 D
O-1086 Berlin

(Bitte kein Geld schicken!)

Sammelkarte nicht vorhanden

Sammelkarte nicht vorhanden

Warum so umständlich?

Die im Beitrag »Spur I, H0, TT oder was?« (MEB 10/90, Seiten 6 bis 10) dargestellte Schienenverbindung zwischen Pilz- und Fleischmann-PROFI-Gleis kann auf einfachere Weise realisiert werden. Es bedarf dazu nur der flachen Schienenverbinder (Art. Nr. 6436) oder der Messingverbinder (Art. Nr. 6404). In diesem Fall kann auf ein Zuschneiden des Schwellenbandes verzichtet werden. *Gebr. FLEISCHMANN, Nürnberg*

Neues aus dem FEZ

Nachdem die 2. Modellbahn-Ausstellung und auch das Modultreffen, veranstaltet vom FEZ-Eisenbahnmodellbauclub, ein voller Erfolg waren, geht es nun darum, die Weichen für Künftiges zu stellen. Rund 12 000 Gäste besuchten die beiden Veranstaltungen und bestärken uns in der Auffassung, den eingeschlagenen Weg weiter fortzusetzen.
Die nächste Ausstellung wird es im Herbst 1992, Tausch- und Kaufbörsen für Eisenbahn- und Automodellbauer im Frühjahr und im Spätherbst 1991 geben. Neu ist im FEZ die Clubarbeit mit Modellbahnfreunden, die dem Jugendalter bereits entwachsen sind. Mehr und mehr wird für viele Hobbyfreunde die Raumfrage zum Problem, etliche Arbeitsgemeinschaften mußten aufgeben. Monatlich zweimal bieten wir Räumlichkeiten, sich zu treffen, Gedanken auszutauschen, Videos zu bestaunen und vieles mehr. An den Bau einer Gemeinschaftsanlage ist derzeit nicht gedacht.
Noch ein Hinweis für Schüler und Jugendliche: In den Fachgruppen Fahrzeugmodellbau und Modulanlagenbau werden noch tatkräftige Mitarbeiter gesucht. Interessenten melden sich bei Frank Tinius, Freizeit- und Erholungszentrum Berlin-Wuhlheide, Eisenbahnmodellbauclub, Postamt 1, Postfach 25, O-1170 Berlin.

In aller Stille

Anläßlich des am 6./7. Oktober 1990 durchgeführten Jubiläums »100 Jahre Hbf Halle« möchten wir darüber informieren, daß über die Vorbereitungsgruppe »100 Jahre Hbf Halle«, Straße der DSF, 4020 Halle (Saale), noch Souvenierartikel wie Gedenkmedaillen, Festschriften, Biergläser (einzeln und als Set), Ansichtskartenmappen, Briefumschläge mit Postsonderstempel u.a., deren Preise sich zwischen 0,50 und 20,- DM bewegen, abgefordert werden können.

Walter, Reichsbahn-Rat, Leiter der Gruppe

Verkehrsmuseum Dresden

Zum Leitartikel in 11/90

Das Verkehrsmuseum befindet sich in einem historischen Gebäude, es ist daher begrenzt in seiner Ausdehnung. Aber man hat doch ein Museum über den Verkehr entstehen lassen, nicht nur über die Eisenbahn. Eine rauschende Lokomotive zieht tausende Besucher an. Soll man aber deshalb das andere vergessen? Nehmen Sie das VMD nur mit seiner Eisenbahn – was kommt raus? Ein mieser Durchschnitt. Zwar ist die Fahrzeugsammlung groß, aber nicht überragend.
Wo finden Sie in Deutschland Ausstellungen zum Luftverkehr, zur Schiffahrt, zum Nahverkehr oder gar zu Fahrrädern? Wo finden Sie so viele Pkw vor 1910 auf einer Stelle wie in Dresden? Wie soll denn das alles gehegt werden ohne das Museum? Ihr Standpunkt im MEB ist derselbe wie von einigen Herren der Museumsleitung. Nur fragen Sie mal die anderen Museumsmitarbeiter! Man muß das VMD anders gestalten, um es zu halten. Ich habe nichts dagegen, den Bayerischen Bahnhof als Museum auszubauen. Aber es geht nicht an, die Rosinen herauszuholen und alles andere fallen zu lassen.
Unterstützen Sie also unser sächsisches Völkle hier, indem Sie das VMD insgesamt in das Blickfeld holen, mit dem Zugpferd Eisenbahn. *Tilman Wagenknecht, Dresden*

Ich finde es gut, daß Sie sich für den Erhalt der Eisenbahnfahrzeugsammlung des Museums einsetzen. Vielleicht wäre es möglich, eine Aktion zu initiieren, die diesem Problem und dem Erhalt des Bayerischen Bahnhofs Rechnung trägt. Eine ähnliche Aktion wurde doch schon beim Bau der SAXONIA durchgeführt. Es geht ja auch hier nicht um die Befriedigung des Hobbys von Einzelnen, sondern um den Erhalt kulturgeschichtlicher und technischer Denkmale.

Robert Fink, Auerbach

Warum das Verkehrsmuseum in die Ferne schicken? Das Bw Dresden Altstadt eignet sich vorzüglich für die Dampf- und Elloks als Museum. Holt doch die Dampfloks aus der Umgebung nach Dresden. Leipzig hat seine Messe – Dresden dann ein richtiges Verkehrsmuseum. Warum nicht auch eine Interessengemeinschaft Dresdener Verkehrs- und Dampflokmuseum?

L. Gerlach, Hohenpeißenberg

Man kann den Vereinen, die heute dezentral die Museumslokomotiven pflegen, die Fahrzeuge nicht wegnehmen. Man muß auch davon ausgehen, daß gerade Strecken, an denen die Lokomotiven erhalten werden, vielleicht nur mit einem Museumsbetrieb zu retten sind. So ist anzunehmen, daß z.B. auf der Strecke Rochlitz – Altenburg der Verkehr in absehbarer Zeit eingestellt wird; das Bw Glauchau mit seiner Außenstelle Rochlitz verfügt aber über Maschinen, die diese Strecke mit Dampf an Wochenenden im Museumsbetrieb befahren könnten. Trotzdem befürworte ich den Standort Bayerischer Bahnhof als Unterbringung für alle Museumsfahrzeuge von DR und DB, deren Pflege noch nicht gesichert ist. Die Sammlung im Johanneum sollte außerdem erhalten werden. Dresden besitzt die Weiße Flotte, die ein einzigartiges Denkmal der Schiffahrtsgeschichte darstellt. Außerdem müßten die verbliebenen Reste des Flugzeugs 152 restauriert werden. Man müßte also die Dresdener Einrichtung stärker auf Luftfahrt, Binnenschiffahrt und Nahverkehr orientieren.
Die in Dresden gesammelten Automobile sind ebenfalls nicht in privater Hand zu erhalten, da es sich zumeist um Unikate handelt, deren Unterhaltung auch für finanziell gesicherte Automobilsammler schwierig wird.

Jörg Höbald, Glauchau

Die Idee mit dem Bayerischen Bahnhof ist gut aber nicht neu. Wenn der Bahnhof saniert wäre, könnte man alle nicht betriebsfähigen Fahrzeuge dort hinstellen. Die betriebsfähigen sollte man den DR-Dienststellen belassen. Auf jeden Fall wäre eine Konzentration der betriebsfähigen Museumsfahrzeuge ratsam, evtl. in jeder Rbd ein Bw. Die Eisenbahnabteilung sollte man aus dem Verkehrsmuseum Dresden herauslösen und unter DR-Regie stellen. Mit den betriebsfähigen Fahrzeugen müßten doch »schwarze Zahlen« einzufahren sein, oder wie machen das die vielen Vereine in Deutschland?

Martin Schüler, Berlin

Ich glaube, daß viele Tatsachen für die angeregte Lösung sprechen. Das wären für mich in ungeordeneter Reihenfolge
- die Tatsachen, daß in Sachsen die erste deutsche Ferneisenbahn fuhr und die erste deutsche Lokomotive gebaut wurde;
- der Umstand, daß in Sachsen ingenieurtechnische Höchstleistungen die Entwicklung des Eisenbahnwesens wesentlich beeinflußten, wozu ich die erste Riesaer Elbbrücke ebenso zähle wie die Elstertal- und die Göltschtalbrücke;
- die Leistungen im Lokomotivbau der Firma Hartmann in Chemnitz;
- die Tradition des Waggonbaues bei Busch in Bautzen;
- das Netz der Schmalspurbahnen, das gerade in Sachsen wesentlich zur industriellen Entwicklung beigetragen hat;
- die technischen Rekordleistungen wie der Henschel-Wegmann-Zug.

Ein Territorialverein des Sächsischen Eisenbahnmuseums wäre eine Stärkung des Geschichtsbewußtseins, also ein begrüßenswerter Vorschlag mit großer Zukunft. Dennoch bleiben Fragen offen. Was wird mit der Modellbahnschauanlage im Museum? Ich trete dafür ein, sie fortbestehen zu lassen, evtl. verpachtet oder in Form einer Stiftung. Was wird mit der umfangreichen Sammlung an Modellbahnartikeln, die als Zeugen ihrer Branche in Dresden zusammengetragen wurden? Hier wäre evtl. eine Überleitung an das Spielzeugmuseum möglich, oder es entsteht auch eine Stiftung als Dauerpräsentation.
Wo bleiben jene Museumsfahrzeuge, die – weil mehrfach vorhanden – ausgesondert werden? Ich kenne zwei Modellbahnhersteller, die Interesse an einem Technikdenkmal kundgetan haben. Ein solcher Weg würde zum Erhalt beitragen und das Bild mancher Industriegebiete positiv beeinflussen.

Hans Ellwanger, Berlin

Interlok als Vermittler für Dampflok-Renaissance



Anheizprobe für die Tkh 2872 – eine Industrielokomotive des Typs Slosk am 30 Mai 1990

Die polnisch-deutsche GmbH INTERLOK läßt seit einiger Zeit im PKP-Ausbesserungswerk Pila (bis 1945 RAW Schneidemühl) Dampflokomotiven für Auftraggeber aus ganz Europa aufarbeiten. Inzwischen werden solche Arbeiten auch vom PKP-AW Olesnica, dem zweiten zentralen Ausbesserungswerk für Dampflokomotiven in Polen, ausgeführt. Hier sind heute rund 2.000 Werkstätteneisenbahner damit beschäftigt, u.a. pro Monat zehn bis zwölf Dampflokomotiven instandzusetzen. Dabei dominieren neben den Ty 2 (ex BR 52) und Tkt 48 auch die Industrieloktypen Slosk (Dh2t, Nachbau von Henschel/Oberschlesien) und andere schwere Güterzugmaschinen. Kürzlich erhielt hier die 52 4544 im Auftrag des Museumsvereins »Hessencourier« eine Hauptuntersuchung. Ebenso soll die ČSD-Lok 354.7152 in Slosk aufgearbeitet werden.
Als Vermittler für solche Arbeiten treten die deutsche Firma Technische Geräte in Münster sowie die durch sie mitbetriebene GmbH INTERLOK in Pila auf. **MEB**

Foto: H.F. Schmidtendorf, Münster

Lokfriedhof Borckenfriede



Bekanntlich werden seit Jahren auf dem ehemaligen Ladegleis des Bahnhofs Borckenfriede, gelegen an der Strecke Paswalk – Stralsund, zur Verschrottung vorgesehene Lokomotiven abgestellt. Derzeit handelt es sich um folgende Fahrzeuge: 50 3693, 52 8001, 52 8035, 52 8187, 118 565, 120 004, 120 010, 120 047, 120 139 und 120 166. Bis auf die zuletzt in Neustrelitz beheimatete 118 565 waren alle anderen Maschinen im Bw Angermünde stationiert.

Text und Foto (9/89): S. Klein, Wolfen

Schmalspurdampfloks in Sachsen

Die fast 100jährigen Meyer-Lokomotiven der sächsischen Gattung IV K sind nicht nur in Mügeln anzutreffen, wo der stagnierende Güterverkehr nur noch den täglichen Einsatz von drei Maschinen erfordert. In Radebeul ist die 99 561 stationiert, in Oberwiesenthal 99 608 (vsl. Tausch gegen 99 585), in Hainsberg 99 606. Hier absolvierte am 26. November 1990 auch die 99 574 ihre Raw-Probefahrt, um vorübergehend im Kipsdorfer Lokschuppen abgestellt zu werden. Auf Druckluft umgerüstet wurden 1990: 99 761, 99 789, 99 777, 99 780, 99 783 und 99 787. Hinzu kam die 99 762 für Zittau, wenngleich es dort dieses Bremssystem noch gar nicht gibt! Folgen sollen 99 734 und 99 746. Dann ist auf der Strecke Cranzahl – Kurort Oberwiesenthal die Einführung der Druckluftbremse vorgesehen. *cbd*

Regelspurdampfloks in Sachsen

Neben den offiziellen Traditionslokomotiven sind im Rbd-Bezirk Dresden folgende voll einsatzfähige Dampflokomotiven beheimatet, die vornehmlich Heizzwecken dienen: 50 3661 (Dresden), 50 3616 (Chemnitz-Hilbersdorf), 50 3696 (Glauchau), 50 3576 (Döbeln), 50 3688 (Dresden), 52 8195 (Zittau), 52 8200 (Bautzen), 86 1049 (Pockau-Lengefeld), 86 1333 (Aue).
Lokomotive 86 1501 wird wegen des Kesselzustandes nicht wieder betriebsfähig. Die für sie vorgesehenen Zylinder erhält die 86 1333. Von den Traditionslokomotiven waren 50 849 und 62 015 im Herbst im Raw Meiningen und sind wieder einsatzfähig. *cbd*

Schmalspurbahn mit Taktfahrplan

Neue Fahrpläne, die dem touristischen Bedarf besser angepaßt sind, wurden bereits für drei Bahnen entwickelt:
Am 9. Dezember 1990 traten entsprechende Fahrplanänderungen auf der Strecke Freital-Hainsberg – Kurort Kipsdorf in Kraft. P 14261 fährt nun täglich und erst 9.06 Uhr ab Freital-Hainsberg, während P 14269 14.28 Uhr ab Freital-Hainsberg bis Kurort Kipsdorf verkehrt. Dafür entfällt der GmP. In der Gegenrichtung gibt es mit dem P 14266 eine völlig neue Verbindung (13.57 Uhr ab Kurort Kipsdorf, 15.40 Uhr an Freital-Hainsberg), die eine bisher große Fahrplanlücke schließt.
Ebenfalls seit dem 9. Dezember ist auf dem Zittauer Schmalspurnetz ein neuer Fahrplan mit kürzeren Fahrzeiten verbindlich. Er wurde im Ergebnis umfangreicher Oberbauerneuerungsarbeiten möglich und ist aus dem Berichtigungsblatt zum Kursbuch der DR ersichtlich.
Für die Strecke Radebeul Ost – Radeburg wurde ein einprägsamer Zwei-Stunden-Takt vorgeschlagen. Dieser soll am 2. Juni 1991 von 5.56 Uhr (nur Mo - Fr) bis 19.56 Uhr günstige Anschlüsse von Dresden ab Rabedeul Ost nach Moritzburg (dort Kreuzung mit Gegenzug) und ab Radeburg bieten, ohne daß mehr Zugleistungen als bisher anfallen. Der geringer gewordene Güterverkehr wäre dann mit GmP abzuwickeln. Früh- und Abendzüge fahren außerhalb des Taktes, und auch für die Traditionszüge sind Änderungen unausbleiblich.
An diesen Fahrplaninitiativen haben DMV-Mitglieder maßgeblich mitgewirkt. Der Regelbetrieb mit Dampf ist als gesichert anzusehen. Die Diesellokbestellungen für die 750-mm-Spur sind storniert worden, zehn neue Kessel für die 1'E1'-Loks und andere Großteile in Auftrag gegeben. *cbd*

TT-Union präsentiert V 100

Das erste Modell der Firma SeS Elektronik-Service aus Volklingen wurde auf der Kölner MODELL-EISENBAHN 90 vorgestellt: eine V 100 in TT. Das Modell hat ein Kunststoffgehäuse (rot, DB-Dekoration) und ein Metallchassis mit einem 5poligen Faulhaber-Motor. Das Getriebe ist gekapselt, und alle Achsen werden angetrieben.
Das Modell wird in einer Mehrwegverpackung angeboten, d.h. dem Vorbild der Getränkeindustrie entsprechend wird dem Käufer ein Verpackungspfand in Rechnung gestellt (Klarsichtbox), das bei Rückgabe der Verpackung zurückgezahlt wird. **MEB**

Anfahr-Bremsbausteine für Gleichstrom

Uhlenbrock-Elektronik ist dem interessierten Modelleisenbahner hinreichend bekannt für anspruchsvolles und sicher funktionierendes Modellbahn-Zubehör auf dem Gebiet des Steuer- und Regelwesens. ABBS ist die Kurzbezeichnung für eine Reihe von Anfahr-Brems-Bausteinen für Gleichstrombahnen der Nenngrößen N bis H0.
Der ABBS 411 bietet die Möglichkeit, Züge mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten genau vor dem Signal anhalten zu lassen. Das gilt auch für geschobene Züge (Wendezüge) mit beleuchteten Schlußwagen. Der ABBS 402 eignet sich sowohl für Gleichstrom- als auch für Wechselstrombetrieb und ermöglicht den Halt der Züge in beiden Fahrtrichtungen.
Die Uhlenbrock-Elektronik-Bausteine werden von Hans-Dieter Jüdicke, Viethstraße 20, in O-4500 Dessau vertrieben. **MEB**

Die Boizenburger Stadt- und Hafenbahn – ein Rückblick auf ihr Bestehen seit 90 Jahren

Diese vom T.R.O.R.A.-Verlag Schwerin (neue Adresse: C.-Moltmann-Straße 40, O-2753 Schwerin) herausgegebene Schrift stellten wir im MEB 10/90 vor. Durch ein Versehen ist der Unkostenbeitrag falsch abgedruckt worden. Es handelt sich nicht um 8,- DM, sondern um 6,90 DM. **MEB**

Kursbuch Deutsche Museumsbahnen 1991

Dieses Kursbuch erscheint im Verlag Uhle & Kleimann, Postfach 1543, W 4990 Lübbecke. Der Verlag bittet alle Veranstalter von Fahrten mit Museumsbahnen um baldige Zusendung der Fahrplanunterlagen für das Jahr 1991 mit allen wesentlichen Angaben (Anschrift, Telefon, Fahrpeise, Besonderheiten). Dazu zählt auch die vorgesehene Traktionsart. Die Eisenbahnmuseen werden ferner um die Angabe der Öffnungszeiten und Eintrittspreise gebeten. In das Kursbuch werden nur Fahrten aufgenommen, die mindestens dreimal im Jahr auf einer Strecke stattfinden und einen eigenen Tarif haben.
Redaktionsschluß für die Unterlagen ist der 2. Februar 1991. Wenn der Fahrplan bis dahin nicht vorliegen kann, wird bei entsprechender Benachrichtigung ein Hinweis abgedruckt. Ansonsten erhält die Strecke den Vermerk »Fahrplan lag bei Redaktionsschluß nicht vor«.
Weitere Einzelheiten sind direkt vom Verlag Uhle & Kleimann zu erfragen. **MEB**

Spur-N-Kleinserienmodell Köf II mit Drachenmaul

Eugen Hackh aus Esslingen – bekannt als Schöpfer hervorragender BLS-Kleinserienmodelle – hat auf der Basis einer Arnold Köf II eine reizvolle Variante dieser Werklokomotive geschaffen. Es handelt sich um die Abschlußarbeit von Auszubildenden des Ausbesserungswerks Limbur, die die Köf mit einem Drachenmaul versehen haben.
Das Modell erscheint Mitte Januar 1991 in einer einmaligen Auflage von 56 Exemplaren. Die Auslieferung erfolgt, solange Vorrat, in der Reihenfolge des Bestelleingangs. Das Modell kann zum Preis von 150.- DM bezogen werden beim LB-Versand, Pf 80 14 66, W-8000 München 80. **MEB**

Kroner krönt TT-Sammlung

Die Firma Justus Kroner aus Donaueschingen hat sich der Herstellung hochwertiger Kleinserienfahrzeuge in der Nenngröße TT verschrieben. Die Modelle werden überwiegend in Messing- und Neusilberätztechnik hergestellt. 1983 begann die Produktion mit der E 44^5 der DR. In gleich guter Qualität und dem Vorbild exakt nachempfunden sind auch die weiteren inzwischen zum Programm gehörenden Fahrzeuge gestaltet: BR 94^1 (ex wü. Tn); Reisezugwagen CiWü 99 und CiWü 07; Reisezugwagen CiBad 09; technoslowakische »Donnerbüchsen« Typ Ce und die »Hecht«-Schnellzugwagen in fünf verschiedenen Ausführungen. Natürlich sind, der Kleinserie geschuldet, die Preise dieser Modelle relativ hoch. Eine Lok kostet etwa 400,- DM, ein Reisezugwagen etwa 100,- DM. Die Firma Kroner sucht interessierte private Einzelhändler, die die Produkte in den neuen Bundesländern vertreiben wollen. **MEB**

Back to Switzerland



Die »Friedrich Engels« der Deutschen Seereederei Rostock machte am 28. Oktober 1990 vor dem Schuppen 55 des Indiahafens in Hamburg fest. Tief unten im Schiff, unter einer Pfefferladung, Meterspur-Rollmaterial der vietnamesichen Staatsbahn für die Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG (DFB). In einer abenteuerlichen Aktion gelangten die Fahrzeuge auf selbstgebautem Straßentieflader vom 1500 m hohen Da Lat über 108 km auf engen und gewundenen Bergstraßen ins Tiefland, um sie anschließend auf der Hauptbahnstrecke nach Saigon zu schleppen. Die drei Lokomotiven (ex. FO 1, 1913 Winterthur, 440 kW, C1, später verkauft sowie zwei Loks aus dem Jahre 1913, Winterthur, 1923 an die Indochina-Bahn, Dt) wurden anschließend auf drei sechsachsige Uaai-Wagen der DB und SBB verladen. Teile weiterer Dampflokomotiven, lose in Containern verpackt, kamen hinzu.
Am 3. November 1990 zog die DB die Güterwagen in den Bahnhof Hamburg Süd und ließ die Fuhre dann über Machern nach Basel rollen. Im Verkehrshaus Luzern werden die Maschinen seit dem vergangenen Monat und in einer Sonderausstellung noch bis Anfang April 1991 gezeigt. Voraussichtlich wird die F0 1 als erste »revisioniert« und 1992 zum Einsatz kommen. Schon im Sommer 1991 wird der Planverkehr auf der Teilstrecke Realp – Steffenbachbrücke - Tiefenbach mit der 1902 gebauten Dampflok WEISSHORN aufgenommen. Die DFB-Dampfbahn hat derzeit 7 000 Aktionäre und ein Anlagekapital von 5 Mill. Sfr. Der Verein zählt 5 000 Mitglieder. Über 500 Freunde finden sich jährlich an der Furka zum freiwilligen Arbeitseinsatz ein.

Doppeldecker durch Berlins City



Seit dem 26. November verkehrt sie, die neue Linie 100 von Mollstraße nach Zoologischer Garten und verbindet nunmehr die beiden Stadtzentren. Sie wird von BVB und BVG gemeinsam betrieben und fährt über S- und U-Bahnhof Alex, Spandauer Straße, Staatsoper, Brandenburger Tor, Reichstag, Platz der Republik, Kongreßhalle, Schloß Bellevue, Großer Stern, Tiergarten, Lützowplatz, Kurfürstenstraße, Bayreuther Straße, Europa Center. Tagsüber fahren die Busse alle 10 Minuten, nachts alle 30 Minuten. *Foto: V. Thie, Berlin*

Verehrte Leser!
Mitunter möchte man sich die Haare ausraufen. Da entdeckt man in letzter Minute noch einen Fehler, läßt ihn korrigieren und dann ist der Metteur einen Moment unaufmerksam: Statt in der zweiten wechselt er den Filmschnipsel in der vierten Spalte aus. Das Ergebnis: Der Anfang der Buchbesprechung *Pod znackou CKD* erscheint ein zweites Mal, zum Teil verstümmelt, und der Druckfehler ist nicht beseitigt.
Wir bitten für die Fehlleistung der Reproanstalt um Entschuldigung. Hier der verlorengegangene Text:

Der Bahnladen
Postkartenkalender

»der bahnladen«, die Fachbuchhandlung für internationale Eisenbahnliteratur in der Schleißheimer Straße 90 in 8000 München 40, bringt zum zehnten Mal in Folge einen farbigen Postkartenkalender heraus. Der 1991er enthält Triebfahrzeuge europäischer Staats- und Lokalbahnen mit Diesel-, Dampf- und Elektroantrieb, aufgenommen zwischen 1963 und 1989. Aus den zwölf Monatsblättern sind Regel- und Schmalspurbahnen, Museums- und Straßenbahnen vertreten. Daneben erscheint eine Serie von 45 Postkarten, von denen acht Motive auch im Kalender enthalten sind. Die Thematik: siehe oben. **MEB**

Manfred Bräunlein
Von der Ostbahnstrecke zur S-Bahn-Linie

Im Mittelpunkt dieser Schrift steht die Geschichte der Strecke Nürnberg – Hersbruck – Schwandorf. Was den großen Wert des Büchleins ausmacht, sind die gediegenen Recherchen über den Bahnbau, den Betrieb in rund 130 Jahren, die Gegenwart und Zukunft. Es ist kein Bilderbuch – es ist ein Geschichtsbuch mit einem sorgfältig geschriebenen Text, historischen Bilddokumenten in guter Wiedergabe, aufschlußreichen Originalschriftstücken und bemerkenswerten Bahnhofsgleisplänen.
Außerdem kommt der Werkbahnfreund auf seine Kosten. Zahlreiche ehemals und z.T. heute noch an dieser Strecke gelegene Bahnen werden ausführlich beschrieben. Ein Wermutstropfen für den Statistiker: Es sind keine Lokomotivlisten berücksichtigt; verkehrs- und wirtschaftspolitische Zusammenhänge haben den Vorrang – bisher in der Eisenbahnliteratur der Jetztzeit viel zu sehr in den Hintergrund geraten. Aber dennoch: Sollte später einmal eine zweite Auflage erscheinen, findet sich sicherlich noch Platz, um etwas über den Triebfahrzeugeinsatz in tabellarischer Form festzuhalten. Alles in allem: eine Veröffentlichung, die für verhältnismäßig wenig Geld viel Eisenbahn bietet. *Hans Krull*

180 Seiten, 100 Abb., 9 Farbbilder und Skizzen, DM 24,80. Fahrner-Verlag, W-8560 Lauf a. d. Pegnitz

Hans-Joachim Kirsche
Bahnland DDR

1981 erschien dieser Reiseführer erstmalig. Nun liegt eine völlig überarbeitete Fassung vor. Übersichtlich nach Landesteilen geordnet, findet der Eisenbahnfreund viel Wissenswertes über die Schienenwege in der ex-DDR. Neben kurzgefaßten Streckenbeschreibungen, den Museums- bzw. Traditionsbahnen sind auch die Straßenbahnbetriebe erwähnt. Nicht zu vergessen die Hinweise auf jene Museen, die Eisenbahn-Ausstellungen präsentieren.
Einen im »me« 12/81 bereits ausgiebig beschriebenen Mangel hat das Buch noch immer aufzuweisen: Unkorrektheiten im Detail – in den Beschreibungen selbst oder im Tabellenwerk über die Eröffnungsdaten der in dem ehemaligen deutschen Staat betriebenen Strecken. Und ein weiterer Nachteil ist offensichtlich: Der viel zu lange Vorlauf ob der aktuellen Information. Insgesamt also Mängel, die nicht nur auf das Konto des Autors gehen, sondern als eine Nachwehe des einstigen DDR-Verlagswesens zu sehen ist: zu lange Vorlaufzeiten für das Verlegen von Büchern. Ob es darüber hinaus empfehlenswert ist, nur einen Autor für ein solch umfangreiches Themengebiet einzusetzen, muß ebenfalls angezweifelt werden. Dennoch ist dieses Buch ein wertvoller Reisebegleiter vor allem für die Freunde des Schienenverkehrs, die in den alten Bundesländern zu Hause sind und nun die Eisenbahn in den hinzugekommenen Ländern kennenlernen wollen. *Wilfried Mengel*

424 Seiten, 290 Abb., 98 Tab., DM 22,00. transpress-Verlagsgesellschaft mbH, Französische Str. 13/14, O-1086 Berlin

Gordon; Parzyk; Rettig
Die vogtländische Staatseisenbahn

In der auf Kunstdruckpapier hergestellten Broschüre wird die Strecke Herlasgrün – Eger detailliert beschrieben. Über 160 Abbildungen ergänzen den Text. Aus Platzgründen sind die Bildunterschriften leider an das Ende des Buches verbannt worden. Jede Eisenbahndienststelle längs der Strecke wird mit einem Gleisplan zur Zeit ihrer größten Aussdehnung dokumentiert. Ein besonderer Leckerbissen ist die Beilage des Bahnhofsplans von Eger, Stand 1916, im Format A 0, aufs Buchformat gefaltet, versteht sich. Speziell die Gleispläne werden von Modelleisenbahnern dankbar als Anregungen aufgenommen werden, doch ebenso informativ sind Besonderheiten dieser grenzüberschreitenden Strecke wie Zollabfertigungen und andere zwischenstaatliche Regelungen.

Broschur, Kunstdruckpapier, 152 Seiten, über 160 Abbildungen, DM 34,50

Thomas Knop
Auf Schmalspurgleisen durch den Harz

Über die Schmalspurbahnen des Harzes ist schon viel geschrieben worden. Die jetzt erhältliche Broschüre von Thomas Knop enthält wenig Unbekanntes, dafür aber ein vorzügliches Kompendium für den Eisenbahntourist und Modelleisenbahner. Den kurz gefaßten Kapiteln über die Geschichte der Harzquer-, Selketal- und Südharzeisenbahn folgen zahlreiche und aussagekräftige Fotos von den Bahnanlagen und Fahrzeugen. Dabei kommen Details nicht zu kurz, ob Hochbauten, Brücken, Prellböcke, Anschlußgleise oder Rollbockgruben. Übersichlich angelegte Tabellen über den Fahrzeugpark und Anschlußgleise ermöglichen ein schnelles Finden des gesuchten Objektes.
Wer demnächst die Harzbahnen erkunden möchte, dem sei dieses Büchlein wärmstens weiter zu empfehlen. *Rudolf Knape*

120 S., 45 Farb- und 127 Schwarzweißfotos, 20 Gleispläne, 5 Fahrzeugskizzen, DM 29,50. Verlag Ingrid Zeunert, Hindenburgstraße 15, W-3170 Gifhorn

Die Welt der LGB '91

Dem Modellmaßstab von Lehmanns-Groß-Bahnen entspricht der Kalender 1991 der Firma: DIN A 3 quer. Auseinandergeklappt bietet er dann auf einer insgesamt A-2-Fläche in der oberen Hälfte das jeweilige Monatsbild (Themen: Ausstellungs-, Garten- und Heimanlagen, Eigenbauten, europäische und amerikanische Motive), in der unteren Hälfte ein großzügiges Kalendarium mit ausreichendem Platz für Notizen. Damit ist der Kalender nicht nur Wandschmuck, sondern auch Tagebuch.
Das Angebot von Januar bis Januar ermöglicht zudem einen lückenlosen Jahresübergang.

Wandkalender. 14 Blatt 42 x 29,5 cm, 13 Vierfabbilder, 13 Monatskalendarien.
Ernst Paul Lehmann Patentwerk, Postfach 3048, 8500 Nürnberg 1

Peter Bley
150 Jahre Berlin-Anhalterische Eisenbahn

Am 1. Mai 1991 wird sie 150 Jahre alt: die Anhalter Bahn. Für den bekannten Berlin-Autor Peter Bley ein guter Anlaß, mit Hilfe von alba eine weitere Arbeit vorzustellen. Peter Bley widmet sich in dem soeben erschienenen Buch nicht nur der Geschichte der Anhalter Bahn. Gekonnt werden auch verkehrspolitische Zusammenhänge kurzatmig dargestellt, werden Bahnanlagen von einst und jetzt auf aussagekräftigen Abbildungen vorgestellt. Das wohl bewegendste Stück Geschichte der zu den bedeutendsten deutschen Eisenbahnmagistralen zählenden Anhalter Bahn spielte sich zweifellos in Berlin ab. Hier und in der näheren Umgebung gab es die größten Projekte dieses Jahrhunderts, gab es die größten Veränderungen, Improvisationen und Kuriositäten – nicht nur als Ergebnis des zweiten Weltkrieges und des Mauerbaus! Spannend geschrieben, präsentiert dieses Buch ein weiteres Stück deutscher Eisenbahngeschichte, gut illustriert, gut aufgemacht und in jedem Fall mit informativen Texten. *Wilfried Mengel*

Herausgegeben von der alba-Publikation Düsseldorf, 152 S., zahlr. Tabellen, Zeichnungen und Fotos



Anläßlich des 110jährigen Bestehens der schmalspurigen Werkbahn rollte im November 1990 dieser Traditionszug mit einem einst von der Rbd Dresden übernommenen und bis 1989 für Bahndienstzwecke genutzten Reisezugwagen sächsischen Ursprungs durch das Mansfelder Land.
Fotos: J. Loberens, Lutherstadt Eisleben

Gestern – heute – morgen

Im November 1990 wurde sie 110 Jahre alt – die legendäre Schmalspurbahn im Mansfelder Land. Mit Dampflokomotiven betrieben, stellte sie stets ein Dorado für Eisenbahnfreunde dar, wenn auch das Fotografieren strengstens verboten war. Daß dennoch tausende Fotos entstanden, war dem Einfallsreichtum der Schmalspurfans zu verdanken. Doch das ist Geschichte. Geschichte ist auch der planmäßige Güterverkehr auf dieser Bahn. Gegenwart ist ein im Aufbau befindlicher Museumsbetrieb, ist ein umfangreicher Instandhaltungsservice der jetzigen Mansfeld Transport GmbH für Werk-, Museums- und Parkbahnen, der weiter ausgebaut wird und über die deutschen Ländergrenzen hinaus nutzbar ist.

Ein Rückblick

Die erste 750-mm-spurige Werkbahn wurde am 15. November 1880 zwischen der damaligen Kupferkammerhütte Hettstedt und dem bei Welfesholz liegenden Glückhilf-Schacht eröffnet. 1882 beschaffte man die ersten Personenwagen. Später war der Personenverkehr auch für die Öffentlichkeit zugänglich. Bis etwa 1920 wurde das Streckennetz in der Mansfelder Mulde ausgebaut. Insgesamt bestand das Streckennetz zwischen 13 Schächten, sechs Hüttenwerken und zwei Umladebetrieben. 90 km Gleislänge erreichte das Werkbahnnetz in jenen Jahren. Bindeglied zwischen Regel- und Schmalspurbahn waren die Umladebetriebe in Klostermansfeld und Hettstedt. 1933 konnte der Rollwagenbetrieb eingefürt werden. Heute existieren Spurwechselanlagen noch in Helbra, Klostermansfeld und Hettstedt. Mit der Auserzung der Mansfelder Mulde und der Einstellung des Schmelzbetriebes begann 1972 der schrittweise Rückbau des Schmalspurnetzes. Gleichzeitig wurde der Personenverkehr eingestellt und vom Kraftverkehr übernommen. Zuletzt verkehrten täglich noch vier Güterzüge planmäßig zwischen Roh- und Feinhütte. Der innerbetriebliche Rangierverkehr wurde im Bereich der August-Bebel-Hütte mit Dampf- und Diesellokomotiven (Typ V 10 C) ausgeführt. Im Bereich der Kupfer-Silber-Hütte rangierten nur noch Dieseltriebfahrzeuge dieser Baureihe. Während auf der Schmalspurstrecke hauptsächlich Rohsteine nach Hettstedt und kupferhaltige Rückläufe nach Helbra gebracht wurden, konzentrierte sich der innerbetriebliche Rangierverkehr auf den Transport verschiedener Materialien und Leerwagen zwischen einzelnen Hüttenbereichen, dem Bedienen der Ladestellen mit Schmalspurgüterwagen und Regelspurgüterwagen auf Rollwagen und dem Auflösen und Zusammenstellen von Zügen.

Das schnelle Ende

In den Zeiten der Planwirtschaft sollte dieser Betrieb noch viele Jahre weitergehen; ein Zeichen dafür war die Neubekesselung der Dampfloks durch das Mansfeld-Kombinat zu Beginn der 80er Jahre. Doch kurz nach der Wende wurde die unökonomische Bessemerei stillgelegt, und demzufolge fuhren am 29. Dezember 1989 auf der Schmalspurbahn letztmalig Rohsteine von Helbra nach Hettstedt. Seitdem rollen auf dieser Schmalspurstrecke nur noch Bedarfsgüterzüge. Sie bestehen

MUSEUMSBAHN IM MANSFELDER LAND

EIGENTÜMER:
Mansfeld-Transport GmbH, Walter-Schneider-Schacht, O-4253 Helbra, Telefon Helbra 257

FAHRBETRIEB:
am 27. April 1991 (Saisoneröffnung), und weiter jeden zweiten Sonnabend im Monat um jeweils 10 Uhr ab Bahnhof Klostermansfeld; Kosten pro Fahrt DM 15,- (incl. Werkstattbesichtigung), außerdem Besuch des Mansfeld-Museums, Filmvorführungen und Imbißeinnahme möglich

FAHRVERBINDUNGEN:
Mit der DR zum Bahnhof Klostermansfeld (KBS 650), mit dem Pkw auf der F180 aus Richtung Hettstedt bzw. Lutherstadt Eisleben bis zum Abzweig in Richtung Klostermansfeld

SCHIENENBETRIEB DER MANSFELD TRANSPORT GMBH 1991
- eine schmalspurige Werkbahn (750 mm) Helbra – Klostermansfeld – Hettstedt
- drei regelspurige Anschlußbahnen mit eigener Betriebsführung
- zwei regelspurige Anschlußbahnen ohne eigene Betriebsführung
- 276 Beschäftigte, davon 130 Mitarbeiter Betriebspersonal


Den letzen richtigen Winter erlebte die Mansfelder Werkbahn Anfang 1987. Schwere werkeigene Schneeräumtechnik machte die Schmalspurbahn wieder befahrbar.


Noch bis Ende 1989 zum täglichen Bild gehörend: Lokomotive 11 (Dh2t/0 & K/1939/13216) drückt einen Zug vom Bahnhof August-Bebel-Hütte in den Hüttenhof.

meist aus aufgerollten Regelspur-Hüttenwagen oder anderen Güterwagen mit Ofenbruch. Bespannt werden diese Züge mit der Rangierlokomotive der Roh- bzw. Feinhütte. Weiterhin werden - ebenfalls auf Rollwagen – Regelspurfahrzeuge verschiedener Auftraggeber zur Aufarbeitung in die Bahnwerkstatt Klostermansfeld übergeführt.
In beiden Hüttenwerken rangiert noch je eine Diesellokomotive. Dampflokomotiven werden für diese Zwecke nur noch in großen Ausnahmefällen eingesetzt. Derzeit gehören zum Bestand die Dampflokomotiven 7, 9, 10 und 11 sowie die Diesellokomotiven 31, 33, 35 und 36 (alles V 10 C).

J. Loberenz, Lutherstadt Eisleben

Hinweis
Über die Geschichte der Werkbahn berichtete »me« im Heft 12/80 ausführlich.

Museumsbahn und Zentralwerkstatt

Zu Beginn des vergangenen Jahres zerfiel das riesige Mansfeld-Kombinat in zahlreiche eigenständige Betriebe. Zu ihnen gehört heute die Mansfeld Transport GmbH als ein Unternehmen der nunmehrigen Mansfeld AG. Schnell handelten die Werkeisenbahner, wußten um die Gunst, die ihnen die freie Marktwirtschaft bietet. Man besitzt schließlich ein Kleinod – vier Schmalspurdampflokomotiven und eine intakte Werkbahnstrecke. Eine Traditionsbahn sollte so schnell wie möglich fahren – ein Stück Mansfelder Verkehrsgeschichte für Eisenbahnfreunde aus nah und fern erlebbar werden. Erfahrungen auf diesem Gebiet gibt es genug. Schließlich ist es auch diesen Mitarbeitern zu verdanken, daß die frühere Pionier- und heutige Parkeisenbahn auf 500-mm-Spur in Vatterode seit vielen Jahren regelmäßig ihre Runden dreht. Nachdem die für den Traditionsbetrieb erforderlichen Fahrzeuge am 8. Mai 1990 von der Staatlichen Bahnaufsicht abgenommen waren, fuhr am 26. Mai 1990 der erste Traditionszug von Klostermanfeld nach Hettstedt. Auf dem Freigelände des Mansfeld-Museums in Hettstedt erinnern außerdem die Lokomotive 8 und einige typische Werkbahnwagen an den einstigen Schmalspurbetrieb. Inzwischen organisierte die Mansfeld Transport GmbH zahlreiche Sonderfahrten, Besichtigungen der Werkstätten, Filmvorführungen, Souvenirverkauf und Imbißversorgung eingeschlossen.
Die Initiativen der Transport GmbH gehen indes aber viel weiter. Die betriebseigene Werkstatt kann nicht nur alte Dampflokomotiven und neue (selbst gebaute) Kessel erhalten. Hier sind auch komplette Revisionen an nahezu allen Werkbahnfahrzeugen, ob Diesellokomotiven oder Wagen, möglich. Derzeit ist man in puncto Werkbahndiesellok auf die sowjetischen Kleindieselloks TGK spezialisiert, die für verschiedene Anschluß- und Werkbahnen importiert worden waren und jetzt zur Hauptuntersuchung anstehen. Das Ziel der Mansfelder Werkeisenbahner ist aber die Profilierung zu einer Zentralwerkstatt deutscher Museumsbahnen. Der Anfang wurde mit der Aufarbeitung der Lokomotive PLETTENBERG der Märkischen Museums-Eisenbahn Plettenberg e.V. (MME) gemacht. Die Cn2t-Lok befindet sich zur Zeit in Klostermansfeld zur Revision und soll auf der MME im April 1991 wieder dampfen. Indes läßt auch die Deutsche Reichsbahn Zwischenuntersuchungen an den Rollwagen der Industriebahn Halle (ex Hohenlimburger Kleinbahn) in Klostermansfeld ausführen. Darüber hinaus erneuern die Mansfelder Gleisanlagen.
Obwohl diese Dienstleistungen nahezu komplett sind, steht der Aufbau des Serviceprogramms noch am Anfang. Die Mansfelder Werkeisenbahner werden in Bälde eine ernstzunehmende Konkurrenz des Raw Görlitz sein. Während dort dies und das an den Dampflokomotiven immer noch nicht erneuert werden kann, ist man im Mansfelder Land dazu ohne weiteres in der Lage. Weitere Arbeiten sind bereits in Sicht und beschränken sich keinesfalls nur auf deutsche Auftraggeber. Außerdem vermietet die Transport GmbH derzeit nicht benötigte Dampflokomotiven an andere Museumsbahnen. Schnell wird sich herumsprechen, daß die Wiege der einst unter Eisenbahnfreunden als Geheimtip geltenden Schmalspurbahn mit ihren modernen Werkstattanlagen sich in der Zukunft als ein Lebensretter manch einer Museumseisenbahn erweisen wird. *wdm*

Extreme Nenngrößen

Betritt man den Modellvorführraum der Firma technomodell in Dresden, fallen dem Besucher zwei Extreme auf: Die Gartenbahn-Vorführanlage in der Nenngröße II_e mit 32 mm Spurweite und die auf 9-mm-Gleisen verkehrende Schmalspurbahn in $H0_e$. Und noch etwas ist auffällig: die ausschließliche Präsentation aller Modelle nach den Vorbildern sächsischer Schmalspurbahnen. Spitzenmodellbau in Kleinserien, das ist die Firmenphilosophie von Ingenieur Walter, eines in Modellbahnerkreisen hochgeschätzten Fachmanns.



Wenn Not am Mann ist, stellt sich auch der Firmenchef an die Maschine: Gerhard Walter (63)

Sie ist seit über 20 Jahren ein Geheimtip für Schmalspurfreunde und Liebhaber ausgezeichneter Modellbahnstücke: die Firma technomodell in Dresden-Klotzsche. Als der 39jährige Gerhard Walter 1966 diesen Betrieb gründete, konnte der gelernte Flugmotorentechniker und Modellbaumeister schon auf einige Jahre nebenberuflicher Tätigkeit als Modelleisenbahn-Konstrukteur zurückblicken. Auf seinem Reißbrett entstanden Ende der 50er Jahre die Modelle zum legendären HERR-Schmalspurzug mit der Lokomotive VI K sowie verschiedenen Reisezug- und Güterwagen. Obwohl diese Fahrzeuge nicht für die vorbildgerechte Spurweite von 9 mm, sondern für die Spurweite 12 mm – ein Zugeständnis an die damalige TT-Produktion der Firma Zeuke & Wegwerth – produziert wurden, waren sie der Renner der 60er Jahre und werden heute auf Modellbahnbörsen in der Nähe von Goldstaub gehandelt.

Seine Vielseitigkeit als Konstrukteur und Modellbauer stellte Gerhard Walter weiterhin durch zahlreiche Konstruktionen unter Beweis. So war er u.a. der Schöpfer der Pkw-Modelle Wartburg 311 und Trabant 601 (Haufe), der Tatra-Zugmaschine mit Culemeyer-Tieflader (SPW-Modelle) sowie des Ackerschleppers Famulus und eines Pferdewagengespanns (Haufe). Darüber hinaus zieren unzählige Industriemodelle seine Vitrine, Aufträge zu Messen und Ausstellungen.

»Wie konnte sich der Kleinbetrieb mit einem halben Dutzend Beschäftigten in der Zeit der Verstaatlichung seine Selbständigkeit bewahren?« »Durch Bescheidenheit, Konsequenz, Wirtschaftlichkeit und durch die Erkenntnis, daß jede Abhängigkeit irgenndwann einmal zur Fessel wird«, lächelt Gerhard Walter. Diese Konsequenz ist in Allem zu spüren, in der Durchsetzung der Produktionskonzeption, im Streben nach höchster Vorbildtreue und in der Kreativität bei der Anwendung moderner Technologien in dem kleinen Musterbetrieb. Daß Qualität seine Kosten fordert, ist bei solcher Firmenphilosophie verständlich: Die Preise der $H0_e$ Schmalspurwagen liegen zwischen 20,- und 65,- DM, und eine sächsische I K in der Nenngröße II_e kostet 1900,- DM. Dafür wird dem Käufer Modellbau vom Feinsten geboten: Original nachgebildete Außenrahmenlagerung der Treibachsen, vollbewegliche Allan-Steuerung und ein Elektroantrieb mit Schwungmasse, der an Fahrkultur keine Wünsche offen läßt.

Daß die Erzeugnisse von technomodell viele Liebhaber haben, erfreut nicht nur den Firmenchef und sein sechsköpfiges Team, sondern auch die große Gemeinde der Schmalspur-Modelleisenbahner. Gibt diese Tatsache doch die Gewähr, daß technomodell die wirtschaftlichen Unsicherheiten unserer Tage überleben wird.

Übrigens werden alle Modelle nur auf verbindlichen Auftrag angefertigt. *G.K.*

AUS DEM PRODUKTIONSPROGRAMM

NENNGRÖSSE $H0_e$
Dampflokomotive Gattung Cn 2t ex. Sächs. I K, grün/schwarz, mit Motor und Schwungmasse, 12 Volt Gleichstrom; Personenwagen untersch. Klassen in sächsischen Länderbahnfarben (ockerbraun und grau) oder in DR-Dekoration; Packwagen in Länderfarbe oder DR-Dekoration; gedeckte und offenen Güterwagen, Klappdeckelwagen, Drehschemelwagen und Fäkalienkessel-Transportwagen alle in sä. Länderbahnfarben oder DR-Dekoration; Modellgleise, Weichenbau- und Kreuzungsbausätze für H0/$H0_e$- und $H0_e$-Gleis; diverse Bau- und Zubehörteile für die $H0_e$-Nenngröße.

In Vorbereitung:
Dampflok BB n4vt, ex. Sächs. IV K, Dampflok Eh 2t, ex. Sächs. VI K, Reisezug- und Postwagen sowie ein Rollwagen für Vollspurfahrzeuge.

NENNGRÖSSE II_e
Lokomotive I K in grün/schwarz mit rotem Fahrwerk, Allansteuerung und mit detaillierter Kessel- und Führerhausgestaltung, 12 Volt Gleichstrom (3 Watt); Personen- und Packwagen in originaler schwarz/brauner Farbgebung; gedeckte und offene Güterwagen, Drehschemel- und Fäkalienkesselwagen; Selbstbaugleis; 8-mm-Schienenprofil (Messing) und Gartenbahnweichen ohne Antrieb.



Liebenswerte »Bimmelboh'«: Ein Ausschnitt aus der $H0_e$-Vorführanlage der Firma technomodell



Das Traummodell der sächsischen Schmalspurbahn in II_e, die Lokomotive I K. 255 mm lang und 1236 Gramm schwer, ist das Modell von solider »Handlichkeit«

Modell Eisen Bahner



Schnellbahn Berlin – Hannover

Gewiß, in den amtlichen Dokumenten heißt sie Schnellbahn Hannover-Berlin, aus Prestigegründen, versteht sich, doch das ändert nichts an der Tatsache, daß die Bahn in Berlin beginnen und sich in Hannover auf weitere Strecken verzweigen wird. Wir wollen in Heft 2/91 aber nicht über den Namen polemisieren, sondern technische Details darstellen: Profile, Einschnitte, Dämme, Brücken, Bahnhöfe, Stellwerke, Signale usw. usf.

Übergangsmodule...

...benötigt man, um von einem Modulsystem zum anderen übergehen können. Über die Philosophie der Modulbauweise und ihr Für und Wider berichtet unsere Titelgeschichte.

Wir bauen eine Leseranlage: Wollen Sie mitbauen?

Dann benötigen Sie unbedingt die Ausschreibung in unserem nächsten Heft. Außerdem wollen wir den Anlagenwettbewerb 1991 starten. Der Aufruf dazu erscheint ebenfalls in Heft 2/91.

SACHSENMODELLE GmbH

Die Firma ging aus den DDR-Betrieben STÄRZ & CO., SCHICHT, HRUSKA und PREFO hervor. Namen, die in den zurückliegenden 35 Jahren für guten Modellbau standen. Wird der neue Unternehmer daran anknüpfen können?



Auto + Technik Museum Sinsheim

Unweit von Stuttgart befindet sich das größte deutsche Privatmuseum. Wenn auch die Bezeichnung dieser Kulturstätte es nicht verrät - die Eisenbahn kommt nicht zu kurz.





Flucht unmöglich

Stets wurden sie als "Vertrauliche Dienstsache" in Panzerschränken verwahrt: die Dienstvorschriften für die Sicherung von Grenzbahnhöfen der DDR. Wie die Technik funktionierte, was Eisenbahner des Betriebsdienstes auf den Bahnhöfen Griebnitzsee, Drewitz und Staaken wem sagen durften - darüber berichtet Bernd Kuhlmann im nächsten Heft. Im Bild zeigen wir eine wohl einmalige Wegübergangssicherungsanlage im Zuge der Staakener Feldstraße: Damit niemand flüchten konnte, gab es statt Schranken Rolltore.

Modell Eisen Bahner

Impressum

Redaktionsanschrift
Otto-Grotewohl-Straße 19D
Postfach 1410
1086 Berlin
Telefon 2251 2052
030 / 251 250 9
Telefax: 030 / 251 191 4
Besuchereingang: Mauerstraße 52

Chefredakteur
Fritz Borchert

Redaktion
Georg Kerber (Modell)
Wolf-Dietger Machel (Vorbild) Gisela Neumann (Leserbriefe, Nachrichten, Veranstaltungen) Volkmar Thie (Bild)

Layout und Satz
Konzetti Berlin

Grafische Beratung
Leuchtmann, Bremen

Produktion
Peter Walkowiak

Ständige Mitarbeiter
Wolfgang und Jürgen Albrecht · Günter Barthel Thilo Blamberg Günter Fromm Johannes Glöckner Wolfgang Hensel Wolfgang Herdam Rainer Ippen Rolf Jünger Jörg Ledderboge Dietmar Lehmann Bernd Neddermeyer Lutz Neve Dr. Wilfried Ruppert Dr. Horst Schandert Burkhard Sprang Volker Vondran Peter Zander

Verlag
T&M Verlagsgesellschaft mbH
Otto-Grotewohl-Straße 19D
Postfach 1410
O - 1086 Berlin
Telefon 22512003
Geschäftsführer:
Dr. Harald Böttcher
Richard Stolz
Verlagsleiter:
Norbert Hobbhahn

Anzeigenverwaltung
Vereinigte Motor Verlage
GmbH & Co KG
Anzeigenabteilung
MODELL EISENBAHNER
Telefon: 0711/2043-0 · FS 722036
Telefax: 0711/2043-349

Anzeigenleitung
Thomas Kohler

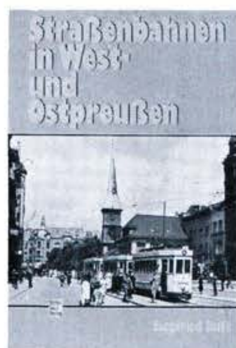
Verantwortlich für den Anzeigenteil: Andrea Link

Der MODELL EISENBAHNER erscheint monatlich.

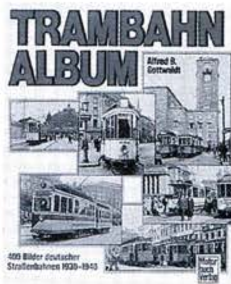
Druck
Möller Druck und Verlag GmbH, Berlin

Einem Teil dieser Auflage liegen Prospekte des Motorbuch - Verlags bei.

IHR HOBBY – UNSER NEUES ANGEBOT



Bufe
Straßenbahnen in West- und Ostpreußen
Foto, Streckenpläne und Dokumente beschreiben Geschichte und Bedeutung, Organisation sowie Fahrzeuge.
160 S., 256 Abb., geb.,
Best.-Nr. **01082, 38,–**



Gottwald
Trambahn-Album
Die rund 400 historischen Trambahn-Fotos erinnern an die große Zeit der Straßenbahn zwischen 1930 und 1940.
272 S., 382 Abb., geb.,
Best.-Nr. **01296, 58,–**



Mehltreter
Die Lokomotiven der Deutschen Bundesbahn
Ein Bildband für junge und alte Eisenbahn-Freunde.
178 S., 152 Abb., 10 Vierfarbtafeln, geb.,
Best.-Nr. **10268, 49,–**



Messerschmidt
Die Schnellsten der Schiene
Die internationalen Rekordlokomotiven von gestern und heute in einer prächtigen Bild-Text-Übersicht.
216 S., 182 Abb., geb.,
Best.-Nr. **01340, 48,–**



Messerschmitd
Vom Fuhrwerk zum Intercity
Waggonbau im Wandel der Zeit:
illustrierte Entwicklung der letzten 120 Jahre.
176 S., 178 Abb., geb.,
Best.-Nr. **01241, 48,–**



Nicolas
Unter Dampf: Lokomotiven aus aller Welt
Der Autor hat die letzten Dampfrösser aufgespürt und in faszinierenden Fotos eingefangen.
64 S., 60 Fotos, geb.,
Best.-Nr. **01059, 19,80**



Reuter
Rekord-Lokomotiven
Die 26 gezeigten Lokomotiven aus der Zeit zwischen 1848 und 1950 begeistern jeden Eisenbahnfan.
336 S., 119 Abb., geb.,
Best.-Nr. **10582, 29,–**



Studer
Schweizer Bahnen, Schweizer Landschaften
Begeisternde Aufnahmen vermitteln einen Eindruck von der reizvollen Schweizer Bergwelt.
122 S., 169 Abb., davon 16 farbig, geb.,
Best.-Nr. **10827, 36,–**



Weigelt
Bayerische Eisenbahn
Der Autor gibt einen bemerkenswerten Überblick über die Geschichte der bayerischen Eisenbahnen.
260 S., 212 Abb., davon 22 farbig, geb.,
Best.-Nr. **10899, 45,–**

BESTELL–COUPON



Senden Sie Ihre Bestellung an
tp medienservice
Postfach
O-1086 Berlin
Bitte liefern Sie mir zum DM-Preis (zzgl. Versandkosten)

Bufe **Straßenbahnen in West- und Ostpreußen**	38,–
Gottwaldt **Trambahn-Album**	58,–
Mehltreter **Die Lokomotiven der Deutschen Bundesbahn**	49,–
Messerschmidt **Die Schnellsten der Schiene**	48,–
Messerschmidt **Vom Fuhrwerk zum Intercity**	48,–
Nicolas **Unter Dampf: Lokomotiven aus aller Welt**	19,80
Reuter **Rekord-Lokomotiven**	29,–
Stader **Schweizer Bahnen, Schweizer Landschaften**	36,–
Weigelt **Bayerische Eisenbahnen**	45,–
Anita Kreß-Zorn **Kanada-Expreß**	49,–
Anita Kreß-Zorn **Maharadscha-Expreß**	49,–
Keiner/Riedmann **Lexikon für den Plastikmodellbau**	39,–

Interessengebiete (bitte ankreuzen/eintragen)

- ☐ Schiffahrt
- ☐ Luftfahrt
- ☐ Auto/Motorrad
- ☐ Waffen
- ☐ Abenteuer
- ■

Name ____________ Straße/Nr. ____________

PLZ/Ort ____________ Unterschrift/Datum ____________

Werklokomotive Nr. 7 des am 8. März 1988 noch VEB Mansfeld Kombinat bei Helbra. Baujahr 1935; Hersteller Orenstein & Koppel, Potsdam-Nowawes; Spurweite 750 mm.

Foto: Thomas Böttger